Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

2/2021 März

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95



Revolutionär!
Die Anfänge der Torpedowaffe

Die ersten Grauen Wölfe
Wie Deutschland den Seekrieg neu erfand

Die Vorgänger der *Titanic*



Adriatic, Baltic, Cedric, Celtic: 80.000 Tonnen reiner Luxus



SMS Leipzig: Des Kaisers Signal an die Weltmächte



(Zufalls-)Entdecker Kolumbus: Indien gesucht, Amerika gefunden

Liebe Leserinnen und Leser,

die Liste der Seuchen der Menschheit ist lang und zeigt, dass wir Menschen schon immer gegen Viren und Bakterien gefochten haben – meist erfolglos, verbunden mit vielen Verlusten. Erst die Fortschritte der modernen Medizin haben Möglichkeiten geboten, erfolgreich, wenn auch zeitverzögert, gegen den unsichtbaren Feind anzutreten. Ehemals blieben die Erkrankungen häufig örtlich begrenzt, aber überall dort, wo eine größere Mobilität der Menschen zu beobachten war, konnten sich auch Viren und Bakterien schneller verbreiten.

Das gilt bereits seit der Antike. Im Rahmen der macht- und wirtschaftspolitischen Expansion ab dem 15. und 16. Jahrhundert wurde das Handels- oder Kriegsschiff zum Transporteur auch von Viren und Bakterien. Die europäischen Seeleute wussten nicht, was sie im Gepäck hatten und dass sie eine Bedrohung für diejenigen darstellten, deren Land man sich bemächtigen oder mit denen man ertragreiche Handelsbeziehungen aufbauen wollte. Schutzlos waren die indigenen Bevölkerungen denjenigen Krankheitserregern ausgesetzt, die die europäischen Seefahrer einschleppten, diesen aber nichts mehr anhaben konnten. Und auf den Rückfahrten brachten sie wohl auch Krankheiten nach Europa mit, gegen die sich europäische Körper nicht zur Wehr setzen konnten. Neben Warenaustausch herrschte eben auch ein reger Virenaustausch. Die Syphilis galt lange als ein nordamerikanisches „Mitbringsel" – einige Fachleute haben hieran mittlerweile ihre Zweifel. Kein Zweifel hingegen herrscht an dem Übertragungsweg.

Seefahrten an die afrikanische Westküste schienen für die europäischen Seefahrer und Soldaten besonders gefährlich. Hier lauerte im wahrsten Sinne des Wortes häufig der Tod, verursacht durch Viren, die unbekannte Krankheiten mit schwersten Verläufen auslösten und denen die Europäer schutzlos ausgeliefert waren. Generell galt, dass auf den langen Überfahrten die Seefahrer immer wieder an den verschiedensten Infektionen zu leiden hatten. Seuchen und Krankheiten waren stets mit an Bord.

Unsere Welt heute ist vernetzt, unsere Gesellschaften sind global mobiler – und damit sind die Viren und Bakterien auch schneller geworden und können sich mit rasender Geschwindigkeit ausbreiten. All das haben wir im vergangenen Jahr auch in Deutschland erleben müssen. Wenn wir es zusätzlich mit einem Virus zu tun haben, das unser soziales Leben und den zu engen zwischenmenschlichen Kontakt zur Ausbreitung nutzt, dann scheint es so, als hülfe nur jener verordnete Abstand sowie eine Maske, unter der viele bisherige Routinetätigkeiten schon zu Kraftanstrengungen werden. Auch an Bord von Schiffen stehen die Seeleute und Marineangehörigen zurzeit vor großen Herausforderungen. Auch ihnen gelten heute meine Gedanken und guten Wünsche. Zumindest mit Blick auf die jahrhundertelange, lebensbedrohliche Vitaminmangelkrankheit Skorbut können sie aber heutzutage beruhigt sein – dieser „unnötigsten Krankheit der Welt" konnte man, nachdem die Ursachen bekannt waren, gut ohne Impfung Herr werden.

Zunächst wünsche ich Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine spannende Lektüre der vorliegenden Ausgabe von *Schiff Classic*. Bleiben Sie behütet in diesen nicht einfachen Zeiten – und der Zeitschrift gewogen.

Und: Bitte bleiben Sie gesund!

Ihr



Kapitän zur See Dr. Jörg Hillman, *Kommandeur des Zentrums für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, Mitglied des Beirates Schiff Classic. Kapitän Hillmann schreibt in dieser Ausgabe das Begrüßungswort*
Foto: ZMSBw



DIE RÜCKKEHR EINES SEEMANNS von einer weiten Reise in einen Haushalt mit Kranken war nicht gern gesehen
Foto: picture-alliance/Heritage Image/The Print Collector

„Auch an Bord von Schiffen stehen die Seeleute und Marineangehörigen zurzeit vor großen Herausforderungen"

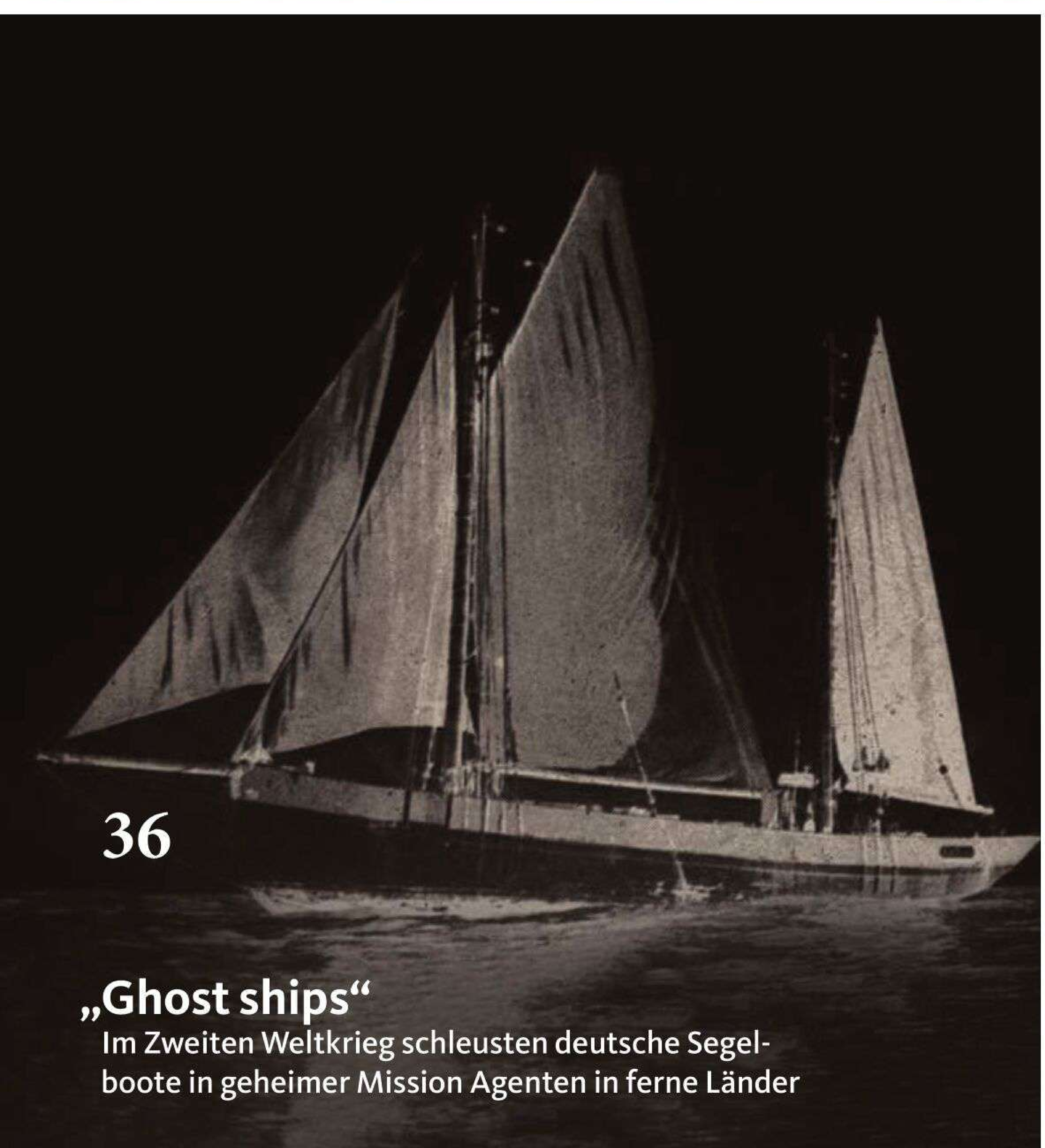


ERSTE U-BOOTE DER KAISERLICHEN MARINE

Tod aus der Tiefe

12 U 9 unter Kapitänleutnant Weddigen wurde zu Beginn des Ersten Weltkrieges zum Inbegriff moderner Seekriegführung. Doch die Rüstung und Planung für den Einsatz von Unterseebooten hinkten 1914 hinterher

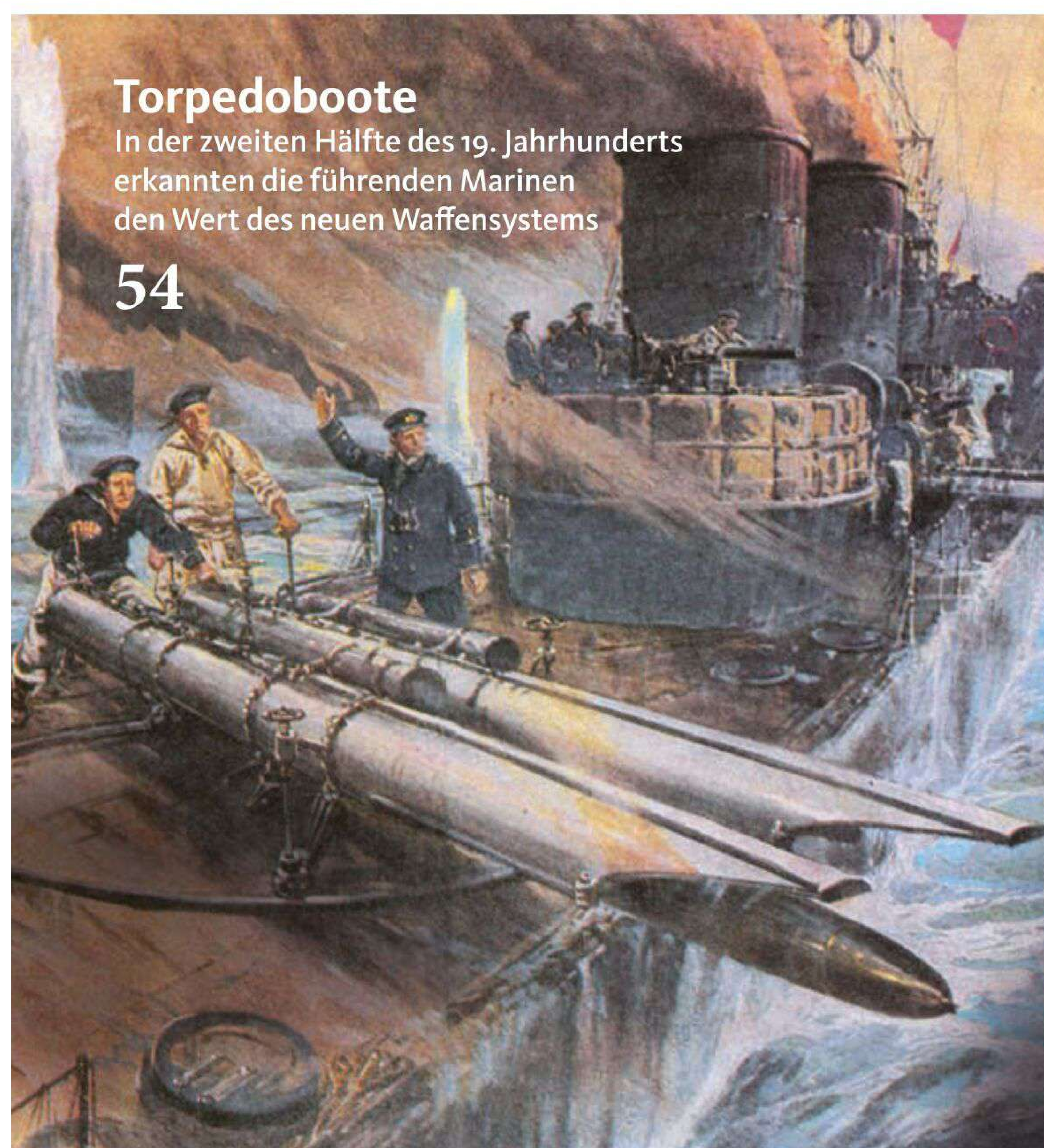
Foto: picture-alliance/arkivi



36

„Ghost ships"

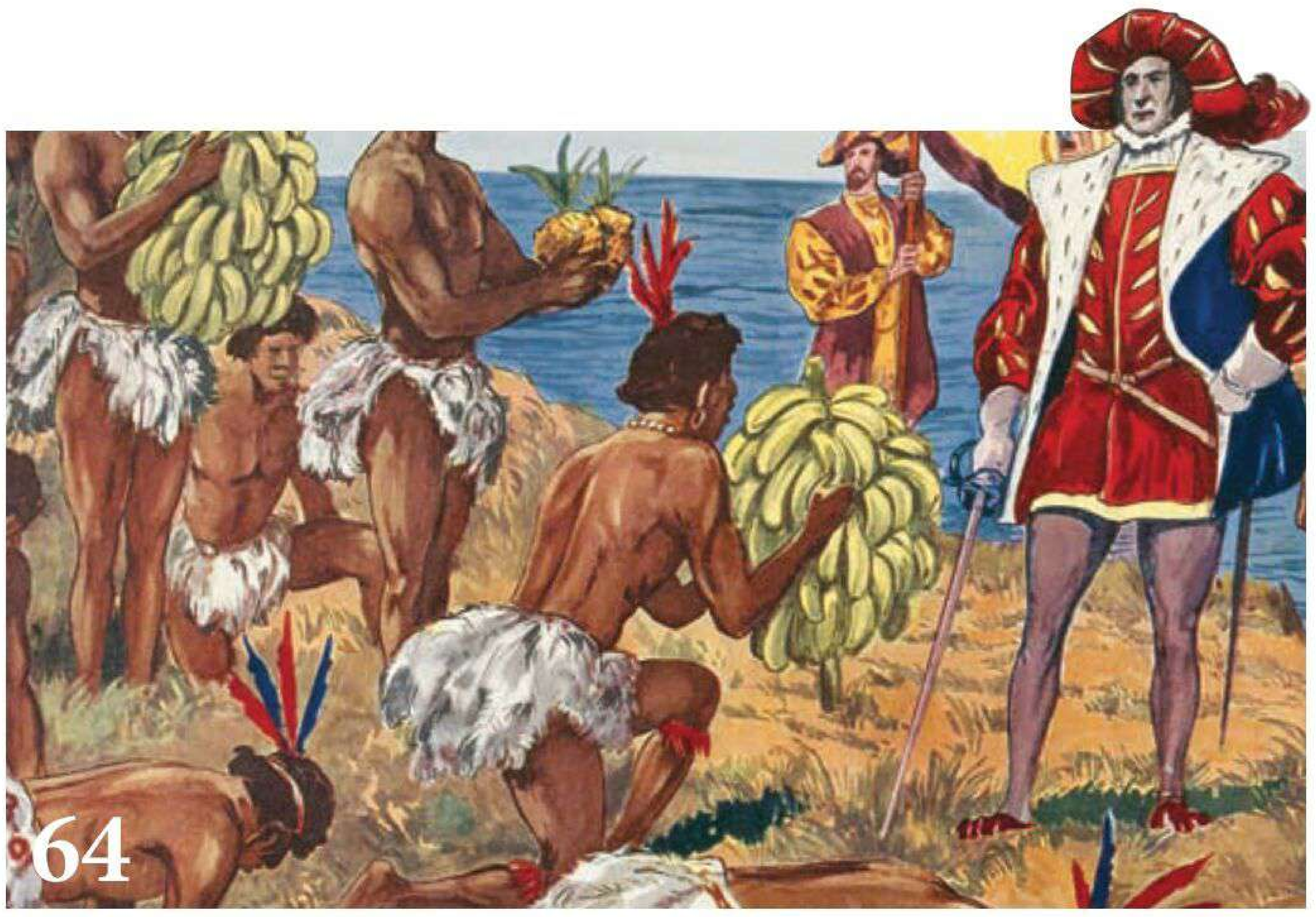
Im Zweiten Weltkrieg schleusten deutsche Segelboote in geheimer Mission Agenten in ferne Länder



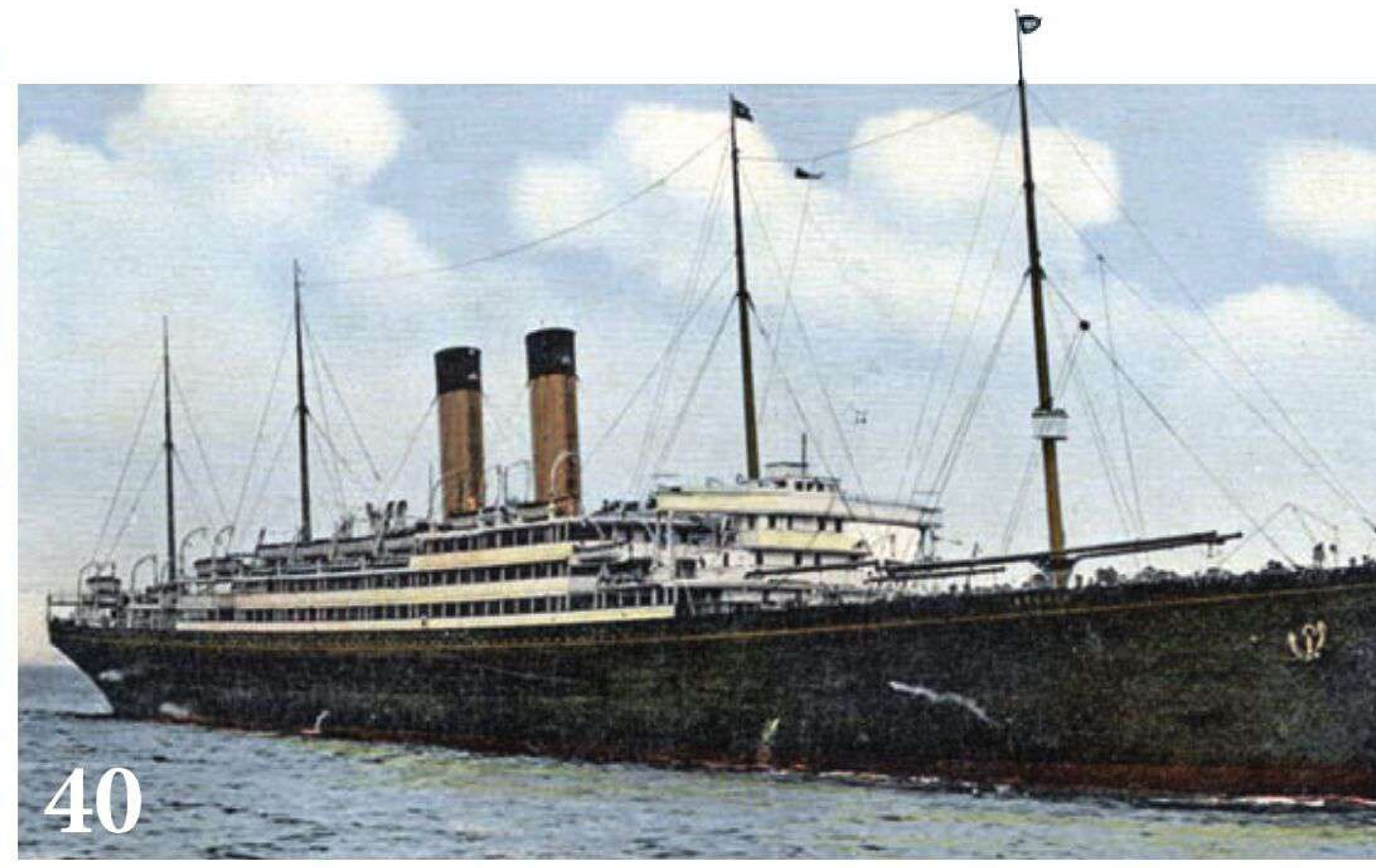
Torpedoboote

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erkannten die führenden Marinen den Wert des neuen Waffensystems

54



Ein Genueser mit großem Plan
Im Wettlauf mit Portugal um den Seeweg nach Indien überließ Christoph Kolumbus nichts dem Zufall



„Big Four“ der White Star Line
Sie hießen *Cedric*, *Celtic*, *Baltic* und *Adriatic* und waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts die großen Stars der Reederei

DAS BESONDERE BILD
6 *USS Bear* und *USMS North Star*

MARITIMES PANORAMA
8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL
12 **Des Kaisers unsichtbare Waffe**
Entwicklung und Bau der ersten U-Boote und warum sie in Deutschland zunächst nur eine Nebenrolle spielten

AUSRÜSTUNG & GERÄT
24 **Wimpel**
Auch Handelsschiffkapitäne wurden 1939 bis 1945 geehrt

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN
28 **Immer an den Brennpunkten**
SMS Leipzig im Dienst deutscher Kolonialpolitik

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN
36 **Geheime Schiffe**
Segelboote im Auftrag der Abwehr im „Dritten Reich“

FASZINATION SCHIFF
40 **Die Großen Vier**
Luxuriöse Passagierdampfer der White Star Line waren das Maß aller Dinge auf den Meeren der Welt

TECHNIK & GERÄT
48 **Der Kolderstock**
Ein vertikaler Steuerhebel als unverzichtbares Instrument in der Seefahrt

Titelbild: Das Symbolbild zeigt U 35, das ebenfalls zu den frühen Booten gehört (Stapellauf April 1914). Es überstand den Krieg und wurde im November 1918 an Großbritannien ausgeliefert
Titelfotos: Bundesarchiv, picture-alliance/WZ-Bilddienst, Interfoto/Mary Evans/ Pharcide, picture-alliance/akg-images, picture-alliance/WZ-Bilddienst

AKTUELL
50 **Seenotretter für 3.400 Menschen**
Die DGzRS zieht Bilanz des Jahres 2020

WAFFEN & TECHNIK
54 **Torpedoboote**
Eine neue Waffe revolutioniert die Marinen der Welt

MODELLBAU
62 **Maßstab 1:350**
Schlachtschiff *Scharnhorst*

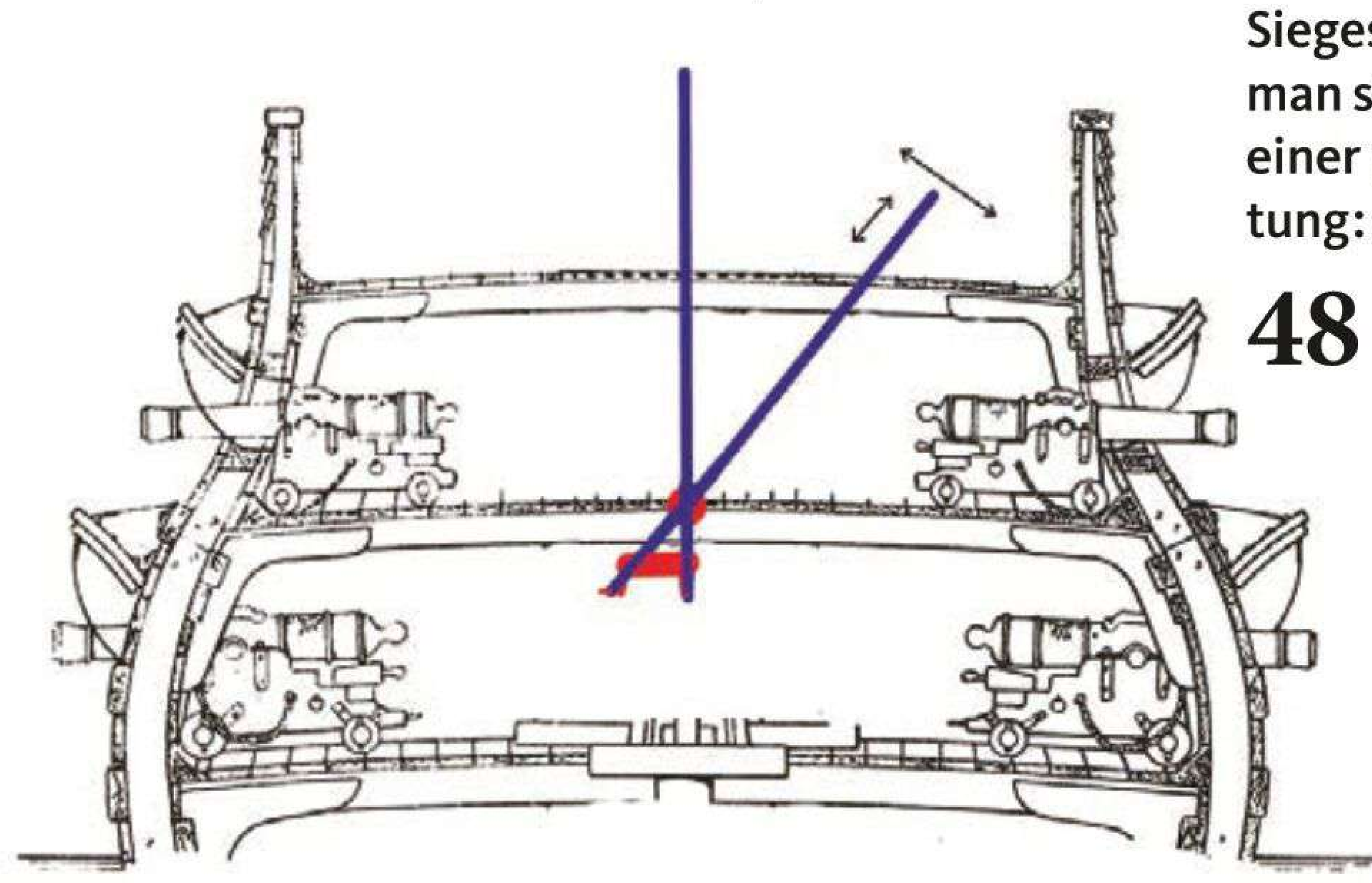
PERSÖNLICHKEITEN
64 **Christoph Kolumbus**
Der Entdecker, seine Ziele und wie er sie erreichte

SPURENSUCHE
72 **„Seekuh“ in der Förde**
Seltenes Fundstück ist ein Glücksfall für die Forschung

HISTORISCHE SEEKARTEN
80 **Pazifikküste**
Für den englischen König James II. geraubt

RUBRIKEN
78 Museum
79 Rätsel
82 Vorschau/Impressum

Kluge Erfindung
Bevor das Steuerrad seinen Siegeszug antrat, behalf man sich lange Zeit mit einer praktischen Vorrichtung: dem Kolderstock
48




DAS BESONDERE BILD

Forschungen im Eis

USS Bear und *USMS North Star* in der Antarktis

Seine dritte Expedition führte den amerikanischen Polarforscher Richard E. Byrd 1939 bis 1941 in die Antarktis. An dieser von der US-Regierung finanzierten Forschungsreise mit *USS Bear* (im Bild) und *USMS North Star* nahmen 125 Personen teil, unter ihnen 21 Wissenschaftler. Darüber hinaus standen 160 Schlittenhunde und vier Flugzeuge zur Verfügung. Der Zweite Weltkrieg beendete das Unternehmen, als die Verantwortlichen die eingerichteten Forschungsstationen evakuierten. Zudem verhinderte dickes Packeis im Februar 1941 vor der Adelaide-Insel die Weiterfahrt. Beide Schiffe trafen im Mai wohlbehalten in Boston ein. *AK*



MITTE MÄRZ 1941 brach das Eis noch immer nicht auf, sodass die Männer in den Forschungsstationen mithilfe der mitgeführten Flugzeuge evakuiert werden mussten Foto: picture-alliance/akg-images

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ZITAT

„Mein Geschwader ist am 14. August mit 34 Linienschiffen von Ferrol abgesegelt; es hat keinen Feind in Sicht. […] Ich werde der Herr von England."

Napoleon Bonaparte in einem Brief an seinen Außenminister Talleyrand vom 23. August 1805

DAS STICHWORT

„Geisternetze"

Als „Geisternetze" werden herrenlose Fischernetze bezeichnet, die durchs Meer treiben und somit eine Gefahr für Meeresbewohner darstellen. Sie fischen unendlich weiter und tragen zudem zur Belastung der Meere durch Mikroplastik bei.



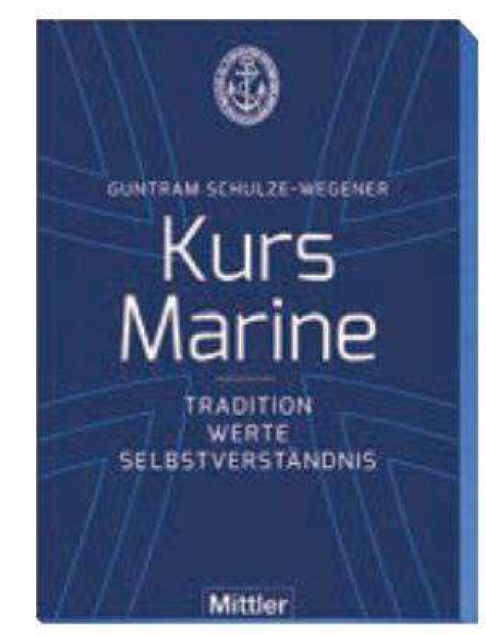
Ein verlorenes Netz wie dieses vor Sassnitz/Rügen kann enorme Schäden verursachen

Foto: picture-alliance/dpa/Stefan Sauer

BUCHTIPP

Wir sind Marine!

Über und für die Deutsche Marine



Guntram Schulze-Wegener: *Kurs Marine. Tradition – Werte – Selbstverständnis*. Mittler-Verlag, Hamburg 2021, 24,95 Euro

Das im Auftrag der Marine-Offizier-Vereinigung e.V. von Vizeadmiral a. D. Wolfgang Nolting edierte und vom Herausgeber dieser Zeitschrift verfasste Buch zeichnet bündig und gut verständlich die Grundlinien der deutschen Marinegeschichte seit 1848 bis heute nach und gibt Antworten auf die Fragen nach maritimer Identität und Selbstverortung: Wo liegen unsere historischen und ideellen Ankerplätze? Welches Ethos haben wir im Lauf der Jahrzehnte entwickelt? Wie setzen wir diese besonderen Werte im täglichen Dienst um? Hierzu schildern Marineoffiziere ihren aktuellen Alltag im In- und Ausland. Ein durchgehend bebildertes „Seh-Handbuch" für alle Angehörigen der Deutschen Marine und alle, die sich für die maritime Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft Deutschlands interessieren. Mit einem abschließenden Beitrag des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Andreas Krause, und einem Vorwort des Befehlshabers der Flotte, Vizeadmiral Rainer Brinkmann. *GSW*

TECHNIK

Fliegender Tod

Wasserbombenwerfer WBW 35 von Rheinmetall

Mit dem WBW von Rheinmetall konnten die Seeleute eine 180 Kilogramm schwere Wasserbombe vom Typ WBD II 80 bis 120 Meter weit schleudern, wobei man die Wurfweite durch entsprechende Ladung variieren konnte. Die Bodenplatte des Werfers war mit dem Schiffsdeck fest verschraubt, das Ausstoßrohr vom Kaliber 125 Millimeter wies in einem Winkel von 45 Grad nach oben. Es wurde durch den Stempel verschlossen, der an seinem oberen Ende eine Mulde zum Auflegen der Wasserbombe trug, die dann mittels Gurt mit der Mulde fixiert wurde. Ausgelöst wurde der Wurf mittels einer 3,7-cm-Treibkartusche, die in dem mit dem Rohr fest verschraubten Ladegehäuse saß. Die Pulvergase enwickelten einen Druck von 700 kg/cm². Damit die Beschleunigung des Stempels ein für die Bombe zulässiges Maß nicht überschritt, wurde der Hochdruck durch eine Düse beim Eintritt in die Niederdruckkammer (das Ausstoßrohr) auf 170 kg/cm² reduziert. *Peter H. Block*



Marinesoldaten an einem Wasserbombenwerfer; die Bombe selbst liegt auf einem halbschalenförmigen Gefäß auf

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



Keltische Weinschiffe mit ihrer kostbaren Ladung zeugten vom Wohlstand dieser im Europa der Eisenzeit angesiedelten Volksstämme Foto: SZ-Photo/United Archives/De Agostini

Keltische Schiffe fuhren entweder mit Segeln, hatten Ruderer an Bord oder wurden von Land aus gezogen; kleinere Schiffe konnte man auch mit Stangen bewegen.

„Nimanoa" war eine Sagengestalt der mikronesischen Mythologie, die Reisende auf See sicher zu ihrem Ziel navigieren lässt.

Als *mêlée* bezeichnete man in der Segelschiffszeit das chaotische Durcheinander im Kampf Schiff gegen Schiff nach Auflösung der Schlachtordnung.

Auf Sylt befehligten im Jahr 1782 dort ansässige Kapitäne über 150 Schiffe – bei nur etwa 1.800 Einwohnern auf der Insel.

Kreuzerkorvette war in der Kaiserlichen Marine von 1884 bis 1893 die offizielle Bezeichnung für kleinere Kriegsschiffe mit Segel- und Dampfantrieb.

SPÖKENKRAM

Wieso stirbt ein Seemann, wenn sich jemand seine Zigarette oder Zigarre an einer Kerze anzündet? Möglicherweise deshalb, weil Seeleute in den Wintermonaten auf ein Zubrot angewiesen waren und daher häufig Zündhölzer verkaufen mussten. Wer sich also an einer schon brennenden Quelle bediente, anstatt Streichhölzer zu erwerben, nahm dem Seemann seine Existenzgrundlage.

AKTUELL

„Enigma" geborgen

Sensationeller Fund vor Flensburg

Der Fund war genauso zufällig wie spektakulär: Eigentlich waren die Forschungstaucher der Kieler Firma Submaris im Auftrag des WWF in der Ostsee unterwegs, um Geisternetze (siehe „Das Stichwort") zu lokalisieren und zu bergen, als sie im trüben Grün der Ostsee plötzlich eine „Schreibmaschine" entdeckten. Sie hatte sich in einem der Netze verheddert, das in der Geltinger Bucht am Meeresboden liegt. Unmittelbar nach der Bergung erkannte der Unterwasserarchäologe im Team von Submaris, Dr. Florian Huber, die historische Bedeutung dieses Fundes: Den Wissenschaftlern war tatsächlich eine „Enigma" buchstäblich ins Netz gegangen, eine komplexe Chiffriermaschine der Deutschen aus dem Zweiten Weltkrieg. Obwohl diese Maschinen in sehr hoher Stückzahl produziert wurden, sind sie heute extrem selten, nur wenige Exemplare gibt es in deutschen Museen. Die „Enigma" aus der Geltinger Bucht kommt nun in die Restaurierungswerkstatt des Museums für Archäologie nach Schloss Gottorf in Schleswig. Dort soll sie weiter untersucht und konserviert werden.

Dr. Florian Huber/Submaris



„Schreibmaschine" in trübem Gewässer: eine der heute nur noch seltenen „Enigma" Foto: Christian Howe/Submaris



Die für die Reederei Matzen fahrenden Segler hatten für gewöhnlich ein schwarz-weißen Portenband, die *Justine Helene* bildete mit ihrem komplett schwarzen Anstrich eine Ausnahme

Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE SCHIFFE

Justine Helene

Elegante, aber kurzlebige Hanseatin

Die Hamburger Bark, die den schönen Namen *Justine Helene* trug, zeichnete sich gerade dadurch aus, dass sie besonders schön war. Diese Anmut, unterstrichen durch den Kontrast der weißen Segel und den schwarzen Rumpf, gibt der französische Schiffsporträtist Louis Francois Roux mit seiner exakten Arbeit auf diesem Aquarell sehr authentisch wieder. Die *Justine Helene* war eine 1871 in Sunderland von W. Watson gebaute 366 Bruttoregistertonnen vermessene eiserne Bark, die als *Augusta Elsa* unter spanischer Flagge fuhr. Im Jahre 1879 kaufte der Hamburger Seemann, Schiffskapitän und schließlich Reeder Christian Michael Matzen die eiserne Lady als drittes Schiff seiner Flotte (neben *Cap Horn* und *Iphigenia*) und benannte es in *Justine Helene* um. Geführt wurde sie von den Kapitänen P. Petersen und N. J. Richstieg, aber nach nicht einmal zehn Jahren an O. Hirth in Kolding verkauft. Dieser ließ sie unter dem Namen *Vesta* fahren, die er bereits 1890 als vermisst melden musste. Seither gilt das Schiff als verschollen. *GSW*

DIE HISTORISCHE ZAHL

192

Die Hanse, ein Wirtschaftsverbund des Mittelalters, umfasste 192 Städte aus 16 Ländern und bestimmte mehr als 300 Jahre lang den Handel in Nordeuropa

Das Holstentor in der Hansestadt Lübeck, in der 1669 der letzte „Hansetag" stattfand

Foto: picture alliance/Wildlife/S.E.Arndt



BRAUCHTUM

„Alle Mann Post empfangen!“

Briefe als einzige Verbindung in die Heimat

Die Bedeutung des geschriebenen, persönlichen Wortes hat in Zeiten von Skype, Facebook, Twitter und soweiter zweifellos verloren. Ständige Erreichbarkeit senkt Emotions- und Reizschwellen. Hingegen muss die Freude von Besatzungen an Bord von Schiffen im 19. und weit ins 20. Jahrhundert, die mitunter wochenlang auf Grüße von Zuhause oder ein Päckchen warten mussten, überwältigend gewesen sein. Der Brief als Wert an sich. Dabei war auch hier der Dienstweg strikt einzuhalten. Die auf einem Schiff eintreffende Postsendung nahm zunächst der für den Schriftverkehr zuständige Adjutant entgegen. Er entnahm die Dienstpost und gab alles Private an die eingeteilte Postordonnanz weiter, die sortieren musste und die Sendungen dann verteilte. Auf dem Foto sieht man die Ordonnanz mit umgehängter Posttasche in der Mitte, die die jeweiligen Empfänger aufruft. Wer antworten wollte, konnte das natürlich tun, musste seinen Brief, sofern er ihn aus dem Ausland abschickte, aber mit einer 10-Pfennig-Marke versehen. *GSW*



Die Post ist da – mit großer Spannung erwarten die Männer ein paar Zeilen von ihren Lieben daheim Foto: Sammlung GSW



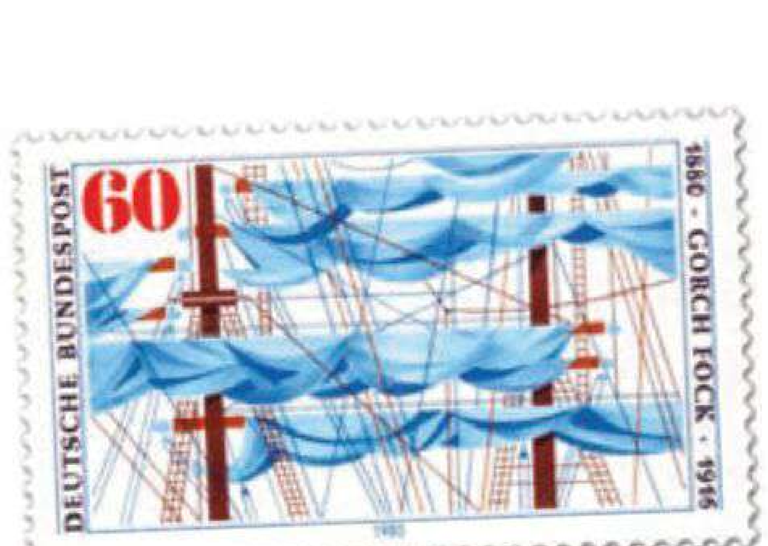
Ankunft europäischer Auswanderer im Hafen von New York. Viele waren verarmt. Ihre Heimatgemeinden haben sie teils zwangsweise ausgewiesen Foto: picture-alliance/akg-images

AUS DER WISSENSCHAFT

Unfreiwillig in ein neues Leben

Auswanderer im 19. Jahrhundert

Freiheit, Abenteuer und natürlich die Aussicht auf ein besseres Dasein veranlassten Europäer um die Mitte des 19. Jahrhunderts, ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten aufzubrechen.
Allein von Bremerhaven aus verließen bis 1890 rund 1,2 Millionen Menschen Deutschland mit Ziel Neue Welt. Alle freiwillig? Mitnichten, wie der Landeskundebeauftragte für Baden-Württemberg Ulrich Maier in einem Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS) vom 20. Dezember feststellt. Danach veranlassten Wirtschafts- und Hungerkrisen, die vor allem ländliche Gebiete hart trafen, viele Gemeinden, verarmte Bürger mit System auf Schiffe über den Atlantik zu schicken.
In den Augen der Verantwortlichen waren sie unnütze Esser, die nichts zum Erhalt des Gemeinwesens beitrugen und darüber hinaus viel Geld kosteten. Exemplarisch hat Maier die Abschiebe-Praxis an dem kleinen Ort Wimpfen bei Heilbronn nachgewiesen. Die „Auswürflinge“ seien nach langer Überfahrt häufig krank und ausgehungert in den USA eingetroffen, dort aber von der „Deutschen Gesellschaft“ aufgenommen worden und fanden vor allem in Texas und Illinois eine neue Bleibe. *AK*



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Schiff Classic Jahrbuch 2021, *Prinz Eugen*
Zunächst möchte ich Ihnen und ihren Mitstreitern ein Kompliment machen: Sie machen eine sehr informative Zeitschrift! Auch das Jahrbuch hat sehr interessante Themen quer durch die Seefahrt. Der eigentliche Grund, warum ich diesen Leserbrief schreibe ist: Ich muss mal meckern. Im Jahrbuch 2021, Seite 18, Bildunterschrift links oben: „Etwas abgewandeltes Modell des *Prinz Eugen*“. Bei dem Modell, das der ältere Knabe in den Händen hält, handelt es sich eindeutig um die *Gneisenau* und nicht um einen wie auch immer abgewandelten „Prinzen“. Ansonsten: Machen Sie und ihre Redaktion weiter so!
Michael Schimmelpfennig, per E-Mail

Schiff Classic 1-2021, U-Boot-Abwehr
Ein sehr interessanter und profunder Artikel, vielen Dank dafür! Allerdings ist auf dem Foto Seite 36–37 eindeutig kein deutsches U-Boot, sondern das britische U-Boot C 25 (Baujahr 1909) zu sehen. Vermutlich zeigt es den Angriff deutscher Marineflieger am 6. Juli 1918 bei Harwich, bei dem sechs Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. *Michael Kettenbeil, Hannover*

Schiff Classic 7-2020
Ich möchte Ihnen zu den gelungenen Beiträgen im vorletzten Heft über die Zeitgeschichte und die Marineeinsätze der 1990er-Jahre ein Lob aussprechen. Wir brauchen mehr Publizistik zu diesem Bereich, nicht zuletzt, um politische (und politikwissenschaftlich begründete) Empfehlungen für heute und morgen zu formulieren.
Dr. Sebastian Bruns, Kiel

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

ERSTE U-BOOTE DER KAISERLICHEN MARINE

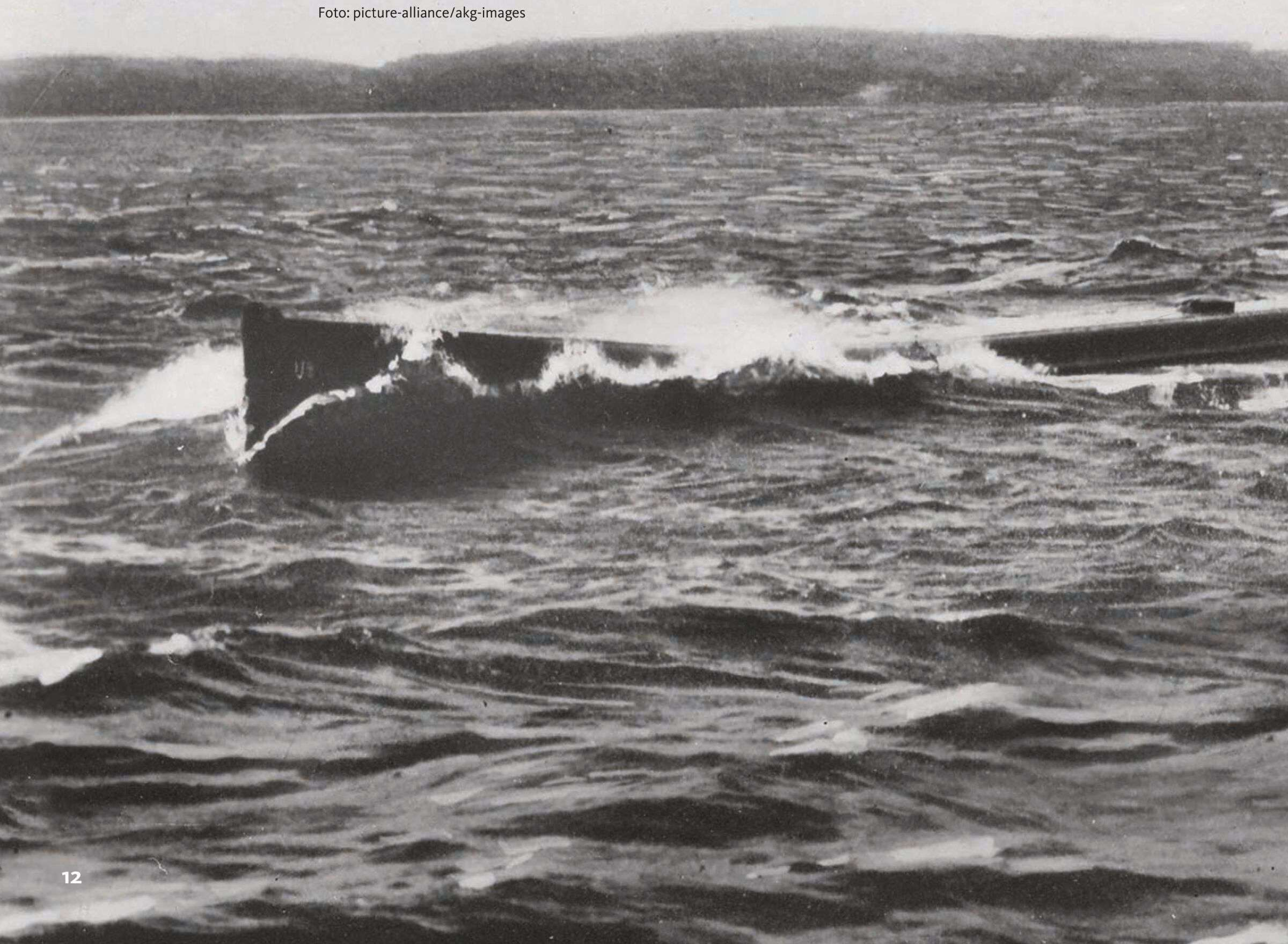
Tod aus der Tiefe

Der Flottenbaumeister des Kaiserreichs, Admiral Alfred von Tirpitz, hielt nicht viel von Unterseebooten. Dass Deutschland erst ab 1906 über U-Boote verfügte, war die logische Konsequenz. Trotz respektabler Erfolge zu Beginn des Krieges setzte ein Umdenken in der Marineführung viel zu spät ein

Von Peter H. Block

UNTERGEORDNETE ROLLE: Unterseeboote, hier das im Jahre 1909 vom Stapel gelaufene SM U 4, waren in der deutschen Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg noch unterrepräsentiert

Foto: picture-alliance/akg-images




Kriegsnummer 9.

ULK

Wochenbeilage zum Berliner Tageblatt

43. Jahrgang | Nr. 40 | 2. Oktober 1914

„Der Herr des Meeres.“ Verflucht, jetzt ist mir die deutsche Konkurrenz auch schon unten über!

UNERWARTET: Während die Marineführung eine Entscheidungsschlacht gegen die Royal Navy erwartete, schlugen die bis dahin konzeptionell nicht sonderlich berücksichtigten U-Boote zu
Foto: picture-alliance/akg-images

Den ersten Triumph der deutschen U-Boot-Waffe erzielte Kapitänleutnant Otto Weddigen mit U 9, einem Petroleumboot der Baureihe U 9 bis U 12. Sein Leitender Ingenieur Karl Schön schilderte den Angriff Weddigens am 22. September 1914 auf drei (allerdings veraltete} britische Kreuzer etwa 30 Kilometer vor der niederländischen Küste:

„Um 5:30 Uhr morgens tauchten wir auf, denn unser Kommandant hatte festgestellt: Draußen in der Dämmerung des heraufsteigenden 22. September 1914 ist die Luft rein! Also: Turmluk auf! Wachen an Deck! Petroleummotoren klar zur Fahrt! Die 20 Zylinder der P-Motoren surrten, brummten und knatterten; weißer Petroleumqualm hüllte draußen das ganze Boot in einen dichten Nebel. Dieses Qualmen war die gefährliche Eigenheit jener alten Motoren der ältesten Boote. Alles, was vom Personal dienstfrei ist, krabbelt an Deck, nimmt die Lungen voll



5 KURZE FAKTEN

ZEIT	1906–1914/15
BAUGRUND	Flottenwettrüsten
ORT	Nordsee, Atlantik, Mittelmeer
GEGNER	Vor allem Royal Navy
AUFGABE	Kräfteausgleich, Handelskrieg



AUSGEZEICHNET: Die gesamte Besatzung von U 9 erhielt das Eiserne Kreuz erster Klasse, der Kommandant Weddigen als erster Seeoffizier den Orden Pour le Mérite

Foto: picture-alliance/dpa

frischer Morgenluft und raucht die lang entbehrte Zigarette.

Der Wachoffizier, Oberleutnant zur See Spieß, führte das Boot, während Kommandant und ich uns auf der Back die Beine vertraten. Es war inzwischen 6 Uhr geworden. Die Sonne tauchte langsam aus der nebelblauen Tiefe. Golden glitzerten die an dem grauen Leib des Stahlfisches aufspritzenden Wassertropfen; der Petroleumqualm verschwand mit dem Warmwerden der Motoren. In flotter Fahrt trug uns U 9 in den aufleuchtenden Tag. Der frische, herbe Hauch der Morgenluft und das Gefühl, jeden Augenblick auf den Feind stoßen zu können, lösten in uns ein seltsames Prickeln aus. U 9 fuhr, eine lange Petroleumfahne nachziehend, in den golden glänzenden Herbstmorgen hinein. Da rief plötzlich der diensthabende Offizier in unsere Morgenseligkeit: ‚Backbord drei Strich eine Rauchwolke!'

Volle Fahrt voraus!

Das Gesicht des strahlenden Tages, der so friedlich über uns blaute, veränderte sich mit einem Ruck. Wie ein harter Schlag ging es durch uns alle: Wir waren jetzt nur noch die Glieder eines Organismus – der denkenden Maschine. Kaum war ich unten im Maschinenraum, schrillte mir schon die Alarmklingel nach: P-Motoren stoppen, Tauchklappen öffnen! Tiefenruder vorn hart unten, achtern hart oben! – E-Maschinen volle Fahrt voraus!

In uns zitterte Erregung, der beseelte Stahlleib unseres Bootes bebte – versank, verschwand aus dem eben erwachten Licht. Oben spielten nun die Sonnenstrahlen auf den Wellen. Unten aber – Maschinen langsam, Boot auffangen! Boot auf Sehrohrtiefe! ‚Drei feindliche Kreuzer!', gab Otto Weddigen in die Zentrale.

Mit einem liebevollen Blick streichelte ich noch einmal meine Maschinen. Mit der größten Sorgfalt wurde der Trimm – die Tiefenlage – genau einreguliert. Trotz der sehr starken Unterwasserdünung, die noch von dem Sturm der letzten Tage herrührte, ließ sich das Boot einwandfrei auf zehn Meter steuern und lag glänzend. ‚Achtung! Angriff beginnt! Beide Torpedorohre klarmachen!', ertönte aus dem Sprachrohr dumpf die klare Kommandostimme Weddigens.

Ich hatte da unten neben den Maschinen das Gefühl, als wenn ich mich an einen prächtigen Sechserbock heranpirsche, dem ich schon wochenlang nachgejagt. Ich kannte Weddigen, merkte an dem vielen Aus- und Einfahren des Sehrohrs, dass die Beute nicht mehr weitab sein konnte, wusste auch, dass er träfe, wenn wir ihm das Boot so hielten, wie er es brauchte. Die Rohre wurden klar gemeldet; es war 7:15 Uhr.



MARINEHELD: In der Kaiserlichen Marine, auf der die größten Hoffnungen Wilhelms II. ruhten, waren hochgeehrte Offiziere mangels Möglichkeiten rar. Umso größter die Begeisterung für einen Kommandanten wie Weddigen, der sogar zur Vermarktung von Schokolade diente

Foto: picture-alliance/akg-images/Historisches Auge

‚Erstes Rohr – Achtung!' Im Boot herrschte größte Ruhe. 7:20 Uhr: ‚Los!' Sofort ging es auf 15 Meter Tiefe. ‚Torpedo ist raus!', wurde von vorn gemeldet. Einige Sekunden atemlose Spannung. Dann ein lauter Knall: Treffer! ‚Hurra, hurra, hurra!', tönte es wie aus einer Kehle. Von oben kam bereits: ‚Schnell auf zehn Meter!' Das Sehrohr wurde ausgefahren. ‚Der hat genug!', sagte Weddigen. ‚Erstes Rohr nachladen!'

Der Torpedooffizier, beim Angriff selbst zur Unterstützung des Kommandanten im Turm, sprang nach vorn und leitete das Nachladen. Gar nicht so einfach, diese Arbeit. Der Reservetorpedo musste etwa fünf Meter bewegt werden, hierfür war Platz zu schaffen. Um den ungeheuren Gewichtsverschiebungen gerecht zu werden, schickte ich Leute mit zentnerschweren Trimmgewichten ins Heck. Denn durch den Transport des Torpedos von mittschiffs in das am Bug befindliche erste Rohr hatte das Boot starke Neigung vorn nach unten bekommen. Kaum hatte ich es ausbalanciert, folgte auch schon ein Maschinenkommando dem anderen – der Angriff auf den zweiten Kreuzer wurde angesetzt.

‚Erstes Rohr nachgeladen!', kam es von vorne. Ein wenig später: ‚Achtung, Angriff auf den zweiten Kreuzer beginnen! Nicht unterschneiden! Nicht herauskommen! Vorsicht! Vorsicht! Vorsicht! Bloß nicht rauskommen – Vorsicht!', rief Weddigen wieder, ‚die Kerle halten scharf Ausguck, stehen klar an den Geschützen!' Jeder tat schweigend seine Pflicht. ‚Erstes und zweites Rohr – Achtung!'

Beide Torpedos treffen

7:55 Uhr: ‚Los! Looooos!' Darauf Kommando von mir: ‚Alle Mann mit Trimmgewichten voraus! Fluten – fluuuuten! Auf fünfzehn Meter!' Die Erleichterung des Bootes durch die abgeschossenen Torpedos musste ausgeglichen werden. Keuchend schleppten die Leute die schweren Eisenkugeln in den Bug. Blau und dick traten dem Tiefenrudergänger die Adern auf die Stirn. Mit seinen Fäusten musste er eine 15 Meter hohe Wassersäule durch die großflächigen Tiefenruder anheben.

‚Bumm' – na? Noch mal: ‚Bumm' – hurra! Beide Torpedos also Treffer, ein Meister-



VOLLTREFFER: Ein deutsches U-Boot torpediert einen englischen Frachter. Die junge deutsche U-Boot-Waffe nahm nicht nur Handelsschiffe, sondern mit Erfolg auch Kriegsschiffe ins Visier. Ab 1915 musste sich der Admiralstab die Frage stellen, wie er den Seekrieg künftig führen wollte Foto: picture-alliance/akg-images



U 29 ✠ 26. 3. 15.

Es geht durch das Land eine furchtbare Kunde
von tiefbittrem Ernst, voll Wehmut und Leid.
Ein tapferer Held ruht auf dem Meeresgrunde;
ganz Deutschland betrauert ihn, weit und breit.

Und mit ihm die Braven, all seine Getreuen,
sie fanden im Meere ihr kühles Grab;
sie, die nicht Gefahren, noch Tod taten scheuen,
von denen ein Jeder sein Bestes gab.

Ihr Name, stolz klingt er und leicht zu erraten,
— Gott gäbe, sie kämen doch noch nach Haus —
als Helden gefeiert nach siegreichen Taten,
als Helden bis über den Tod hinaus! —

Doch wehe Dir England, Du Land der Verbrechen,
war falsch Dein Signal — sei auf Deiner Hut!
Doch wie es auch sei, wir werden sie rächen,
Du sollst es uns büßen — Blut fordert Blut!

Hamburg G. P. H. Wollenhaupt

SCHOCK: Als Kapitänleutnant Otto Weddigen mit U 29 am 18. März durch Rammstoß des britischen Schlachtschiffes *HMS Dreadnought* unterging (Totalverlust), war das Entsetzen in Deutschland groß

Foto: picture-alliance/arkivi

schuss eines Meisterschützen! Es ging allmählich heiß her im Boot; die Leute mussten laufen und schleppen. Kaum hatten wir das Boot auf 15 Meter ausbalanciert, kam bereits der Gegenbefehl: ‚Auf zehn Meter Tiefe gehen! Sehrohrtiefe!‘ Freudig gab Weddigen nun nach unten: ‚Der Erste hat ausgelitten, der Zweite sinkt!‘

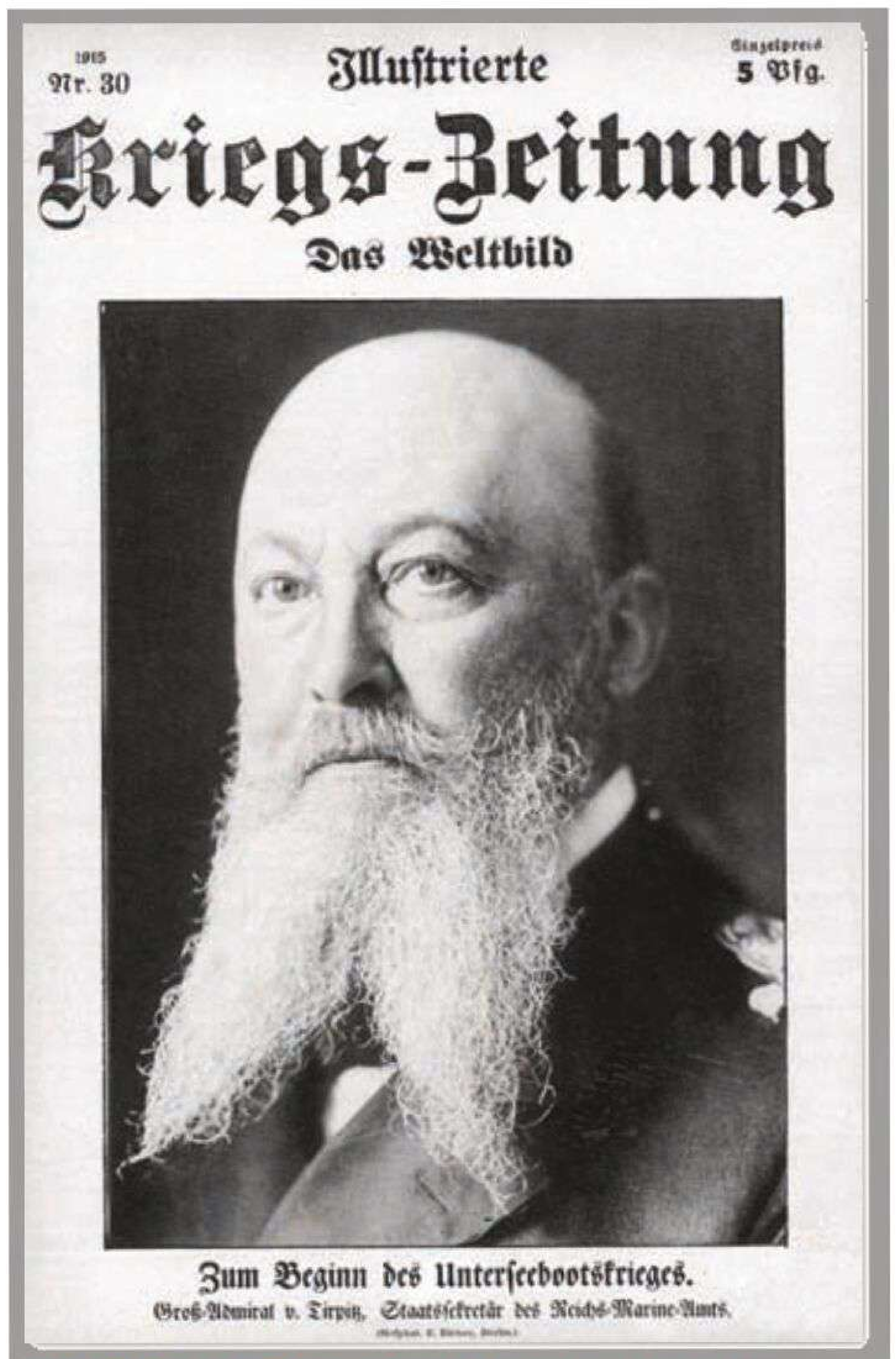
Der Obersteuermann Traebert, der das anstrengende Tiefenrudern selbst besorgte, ermattete. Diese entsetzliche U-Boots-Luft! Mein bester Mann. Mit erschöpfter Stimme fragte er nach oben: ‚Herr Kaleu, vardammt, wo lang duert dat noch?‘ Und Weddigen brüllte die prächtige Antwort durchs Boot: ‚Vorläufig schwimmt noch einer!‘

Der dritte Anlauf beginnt

Ich ließ den Steuermann für einen Augenblick ablösen, drückte ihn in den Rahmen der Schotttür, Mütze vom Kopf! Schnell einen großen Schuss Sauerstoff ins Boot. Meinen anderen Leuten schien es nun besser als dem Steuermann zu gehen. Und mir? Na, gleichgültig! Der Mann erholte sich schnell und ging wieder auf Station. Alles arbeitete wie im Manöver; wenn auch über alle eine tiefe Erregung gekommen war. Nun wurde der letzte Torpedo nachgeladen. Der dritte Anlauf begann.

‚Beide Heckrohre klarmachen! Drittes – viertes Rohr – Achtung! Achtung! Los! Los!‘ 8:20 Uhr. Totenstille, das Surren wurde leiser, die E-Maschinen sangen, da, ‚bumm‘! Aber es blieb bei einer Explosion!

Dem letzten Kerl schien es allmählich gedämmert zu haben! Aber er sackte achtern schon etwas weg. Wir schlugen einen Kreis um ihn, um ihm mit dem letzten Bugtorpedo den Gnadenstoß zu geben. Nur noch Minuten: Das Rohr war indessen nachgeladen. Nur noch Sekunden: ‚Rohr fertig?‘ ‚Rohr fertig!‘ ‚Achtung! Los!‘ Und dann zum letzten Mal: ‚Bumm!‘


1915
Nr. 30
Illustrierte
Einzelpreis 5 Pfg.
Kriegs-Zeitung
Das Weltbild
Zum Beginn des Unterseebootskrieges.
Groß-Admiral v. Tirpitz, Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

DENKEN IN GROSSKAMPFSCHIFFEN: **Großadmiral Alfred von Tirpitz, der 1916 zurücktreten musste, unterschätzte den strategischen Wert von Unterseebooten**

Foto: picture-alliance/akg-images

Ein Glas Wein auf den Erfolg

Gleich darauf rief mich Kapitänleutnant Weddigen in den Turm, und ich konnte wenigstens sehen, wie unser letztes Wild sein Grab fand. Nur wenige Boote trieben auf dem Wasser. Nur wenige Menschen in ihnen. Sonst nichts, gar nichts, nicht das Geringste, was noch daran erinnert hätte, dass noch vor einer Stunde und dreißig Minuten drei stolze Schiffe hier fuhren.

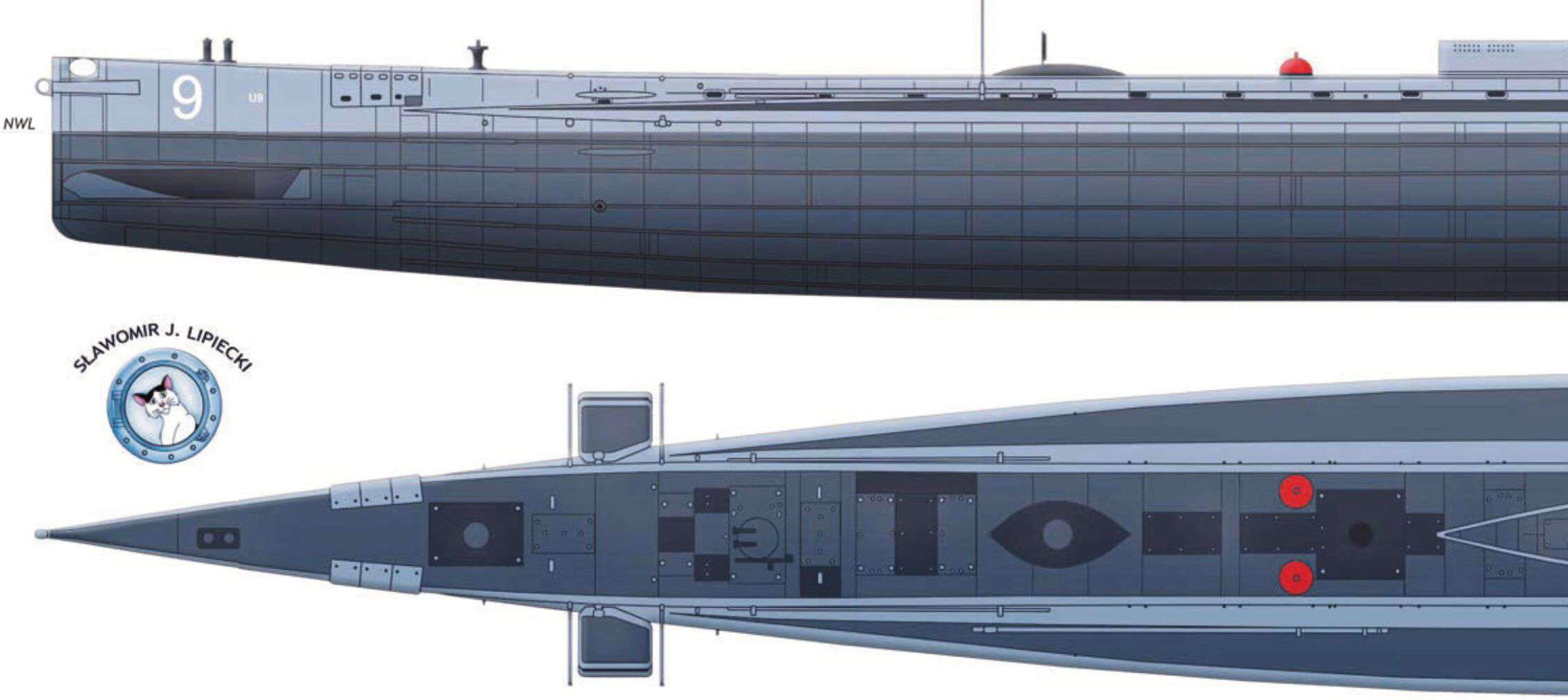
Weddigen kam aus dem Turm nach der Zentrale, schüttelte uns Mann für Mann die Hand und sagte dann, als wir in der Offiziersmesse ein Glas Wein auf den Sieg leerten und die Gläser klingen ließen auf die deutsche

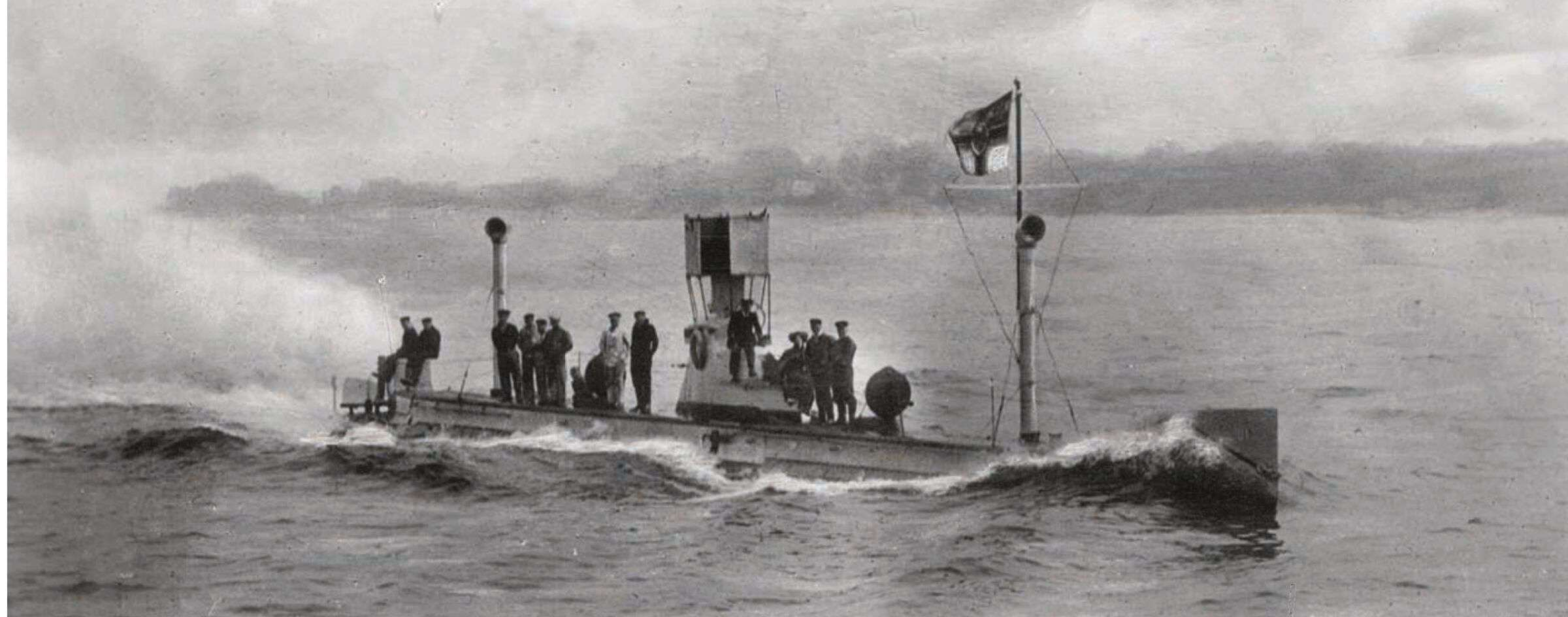
TECHNISCHE DATEN

Unterseeboot SM U 9

Baureihe	U 9–U 12
Werft	Kaiserliche Werft, Danzig
Bauauftrag	15. Juli 1908
Stapellauf	22. Februar 1910
Einsätze	7 Feindfahrten
Erfolge	5 Kriegsschiffe mit 44.173 t, 13 Frachtschiffe mit 8.636 BRT
Verbleib	1919 abgewrackt

Das Boot von Kapitänleutnant Weddigen





ERSTLING: Im September 1906 verließ das Boot, das erst im November die Bezeichnung U 1 erhielt, die Bauwerft Germania mit eigener Kraft zur Seeerprobung

Foto: picture-alliance/arkivi

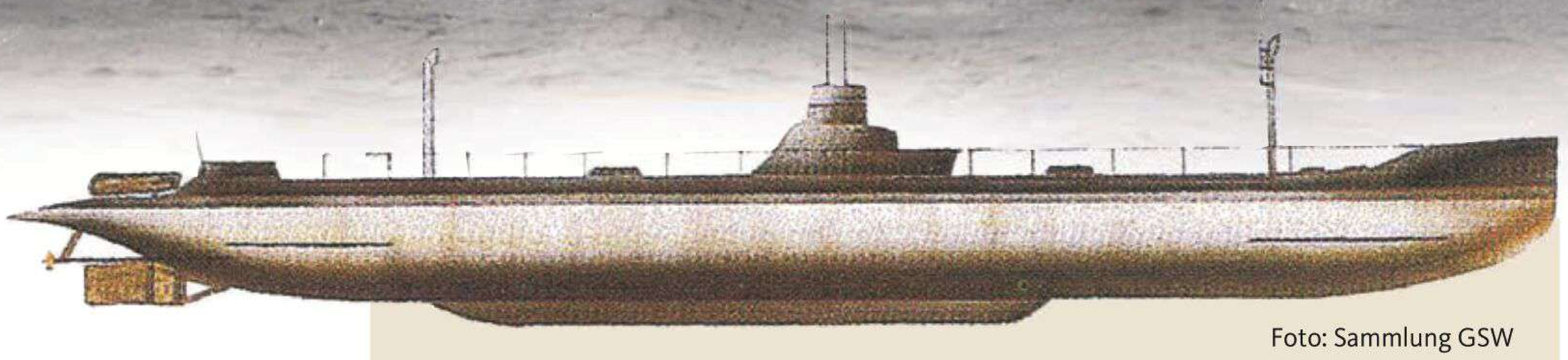
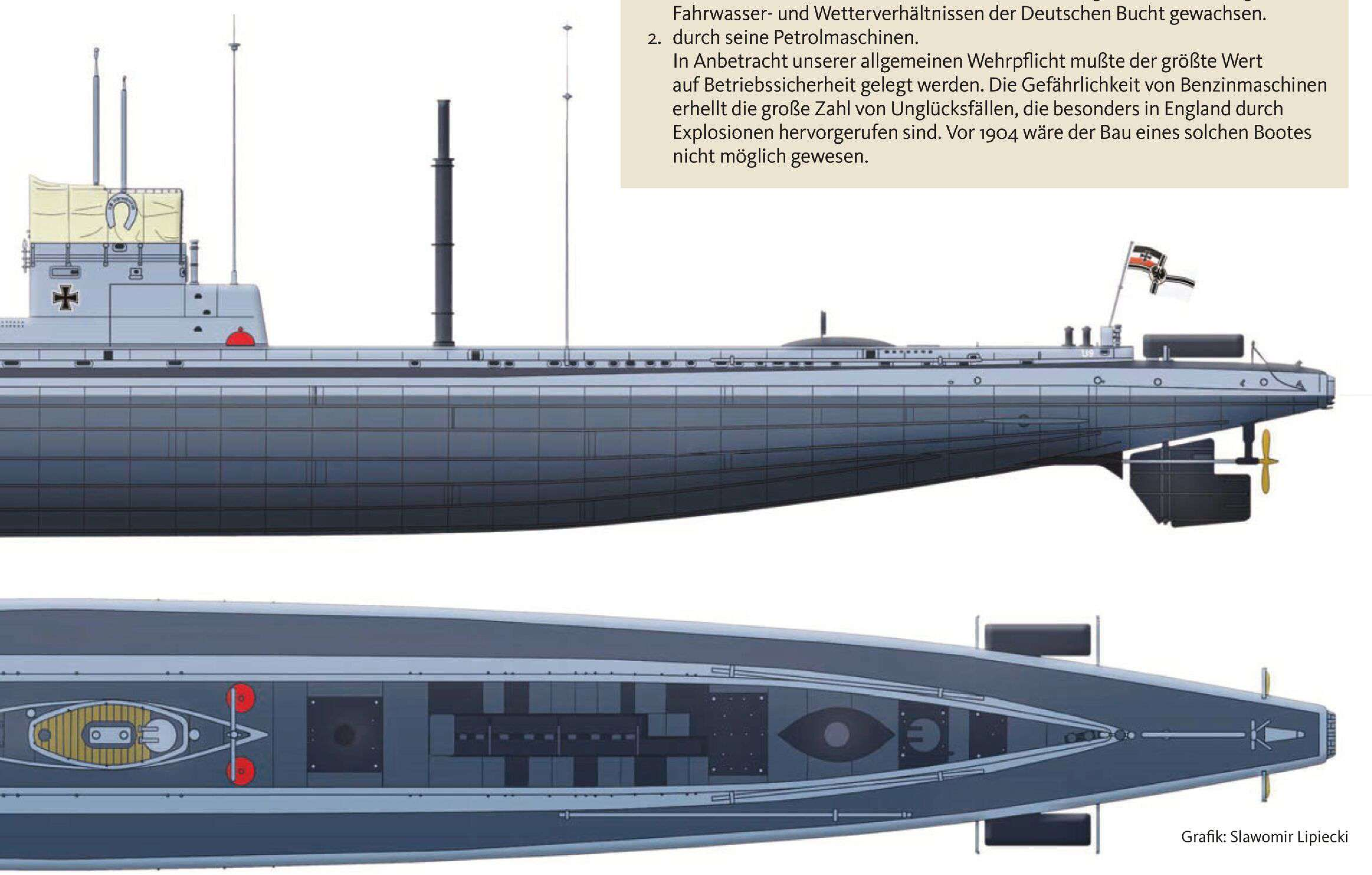


Foto: Sammlung GSW

Erklärung des Reichsmarineamtes am 16. Dezember 1906:

U 1 entspricht gerade den deutschen Bedürfnissen

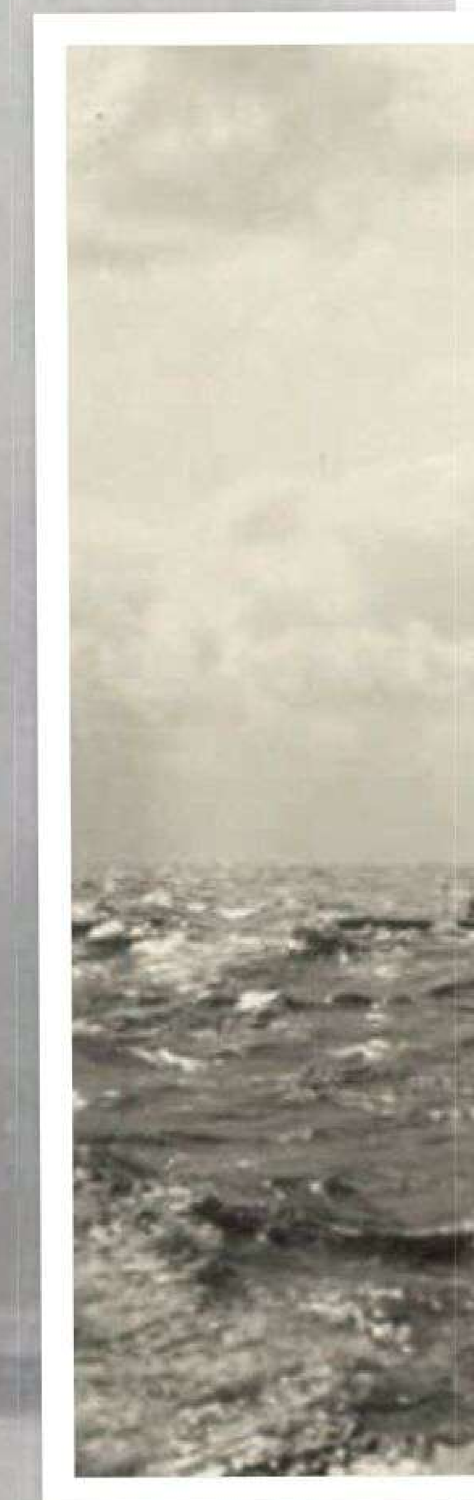
1. als Tauchboot von einigermaßen großem Deplacement.
   Es ist mit seiner über Wasser vorhandenen Seefähigkeit den schwierigen Fahrwasser- und Wetterverhältnissen der Deutschen Bucht gewachsen.
2. durch seine Petrolmaschinen.
   In Anbetracht unserer allgemeinen Wehrpflicht mußte der größte Wert auf Betriebssicherheit gelegt werden. Die Gefährlichkeit von Benzinmaschinen erhellt die große Zahl von Unglücksfällen, die besonders in England durch Explosionen hervorgerufen sind. Vor 1904 wäre der Bau eines solchen Bootes nicht möglich gewesen.



Grafik: Slawomir Lipiecki

„Hinten hart unten und vorne hart oben,
das ganze Steuern ist verschroben.
Hinten hart oben und vorne hart unten,
der Düwel hat den Schiet erfunden.
Bist du schließlich ganz durch den Wind
und kannst dich gar nicht mehr finden,
dann kommandierst du Esel geschwind:
hinten hart vorne und vorne hart hinten!“

Zeitgenössische Redensart





GRÖSSENVERGLEICH: U 1 (rechts) und das wesentlich größere U 12 der Baureihe U 9–U 12, die in der Bootsmitte zwei druckfeste Schotten besaß. Sie trennten den Zufluchtsraum Zentrale vom übrigen Boot

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



EINZIGER U-BOOT-UNFALL vor dem Ersten Weltkrieg: Am 17. Januar 1911 sank U 3 bei einer Tauchprobe im Kieler Hafen auf seiner ersten Fahrt nach einer Werftüberholung aufgrund einer fehlerhaft eingesetzten Verschlusskappe; drei Mann, unter ihnen der Kommandant, kamen dabei ums Leben Foto: picture-alliance/akg-images



IM PÄCKCHEN: Unterseeboote an der Pier in Kiel, im Vordergrund U 19 bis U 22, die bereits über vier druckfeste Schotten und Dieselmotoren verfügten Foto: picture-alliance/akg-images

Heimat und den obersten Kriegsherrn: ‚Meine Herren, den Erfolg danke ich Ihnen, denn das Boot funktionierte! Ich habe eigentlich nichts zu tun brauchen!‘ Und dem ist eigentlich auch nichts hinzuzufügen.“

Die Anfänge des U-Boot-Baus

Diese originale Episode aus dem noch jungen U-Boot-Krieg verdeutlicht die Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit der Kaiserlichen Marine: Die U-Boote waren das erfolgreiche Waffensystem der Kaiserlichen Marine, nicht die Schlachtflotte, der alle Aufmerksamkeit der Marineführung (und Kaiser Wilhelms II.) gegolten hatte.

Wer zu Beginn des Ersten Weltkrieges die Stärkeverhältnisse der Seestreitkräfte aller kriegführenden Mächte miteinander verglich, dem entging nicht, dass in der Kaiserlichen Marine eine Lücke klaffte: Sie hatte kaum Unterseeboote. Und die wenigen, die sie besaß, waren von einem veralteten Typ. Die deutscherseits im Entstehen begriffene U-Boot-Waffe erfreute sich in Marinekreisen eben keiner großen Beliebtheit. Mehr noch: Man behandelte sie schon fast wie ein Stiefkind, auch weil sich kaum jemand vorstellen konnte, dass U-Boote im Kriegsfall eine ernstzunehmende Rolle spielen könnten.

Schlachtschiffe, Panzerkreuzer, schnelle Torpedoboote – das waren Inbegriffe von Stärke, von Seemacht. Aber Unterseeboote? Das Leben auf ihnen galt allgemein als hart und ungesund, dazu kam die erhebliche Qualmentwicklung der Petroleummotoren. Der mit sieben Minuten überaus lange Tauchvorgang, die geringe Unterwassergeschwindigkeit sowie die Zweifel an der Seetüchtigkeit im Sturm verringerten in den Augen der Sachverständigen den militärischen Wert eines solchen Unterwasserfahrzeugs. Warum also dieses Projekt weiterverfolgen? Auch Admiral von Tirpitz erklärte rundheraus, dass Deutschland keine U-Boote brauche, und präzisierte später: „Ich weigere mich, für Unterseeboote Geld hinauszuwerfen, solange sie nur in den Heimatgewässern operieren können!“

Und doch bildete sich ein kleiner qualifizierter Stamm deutscher U-Boot-Offiziere und -Techniker heraus, der intensiv und mit Hingabe daran arbeitete, diese neue submarine Waffe zu vervollkommnen und ihre Schlagkraft zu steigern. Das betraf primär den Antrieb bei Überwasserfahrt, und hier griff man mangels Alternativen auf die Petroleummotoren der Firma Gebrüder Körting in Hannover zurück, die als einzige Firma ein akzeptables Angebot für Motoren unterbreitete, die mit Lampenpetroleum oder schwereren Ölen liefen.

Erst auf starken Druck der Öffentlichkeit hin und nachdem die russische Marine bei der deutschen Germania-Werft U-Boote bestellt hatte, entschloss sich Tirpitz zum Bau von Unterseebooten

Produktion läuft an

Zur Fertigstellung des ersten, bei der Germania-Werft in Kiel gebauten U-Bootes für die Kaiserliche Marine erklärte dazu das Reichsmarineamt: „U 1 entspricht gerade den deutschen Bedürfnissen durch seine Petroleum-Maschinen. In Anbetracht unserer allgemeinen Wehrpflicht muss der größte Wert auf Betriebssicherheit gelegt werden. Die Gefährlichkeit der Benzinmaschinen erhellt die große Zahl von Unglücksfällen, die besonders in England hervorgerufen sind.“

Obwohl mit dem Dieselmotor der fortschrittlichste Antrieb jener Zeit schon zur Verfügung stand, zögerte die Kaiserliche Marine noch, ihn bei ihren U-Booten zu verwenden. So mussten sich die Boote bis U 18 noch mit den Petrolmotoren begnügen, deren Gestank sich überall festsetzte. Es gab an Bord einfach nichts, was nicht nach Petroleum roch. Und das dauerhaft. Kapitänleutnant Max Valentiner (U 3, U 38) schrieb dazu in seinen Erinnerungen: „Wenn ich an Land ein Cafe betrat, zog der Ober nur leicht schnüffelnd die Luft ein und konnte mich sogleich einordnen – aha, U-Bootfahrer!“

Die nächsten, bei der Kaiserlichen Werft in Danzig und der Kieler Germania-Werft in Auftrag gegebenen Boote zeigten gegenüber U 1 bereits wesentliche Verbesserungen. Die Boote wurden schneller, was nicht zuletzt an der strömungsgünstigeren Rumpfkon-



IM DIESELMASCHINENRAUM eines U-Bootes: Der Motorengast quittiert ein Maschinenkommando, im Vordergrund der Leitende Ingenieur (L.I.) im „Lederpäckchen" als Schutzkleidung Foto: picture-alliance/akg-images



VERSCHLÜSSELUNG: Im Funkraum eines U-Bootes werden die Befehle der jeweiligen Führer der Unterseeboote empfangen und dechiffriert Foto: picture-alliance/akg-images



struktion lag. Der Turm bestand aus 30-Millimeter-Nickelstahlblech und war auf den Druckkörper genietet, die Außenhaut fertigte man aus 3,5 bis 4 Millimeter starkem, innen und außen verzinktem Torpedobootsblech. Das Außenschiff der Boote erhielt acht bis 13 Tauchtanks und sechs Bunker, verteilt auf beide Bootshälften. Bei U 5 bis U 12 neigte man zudem das Tankdeck bis zu sechs Grad nach beiden Seiten.

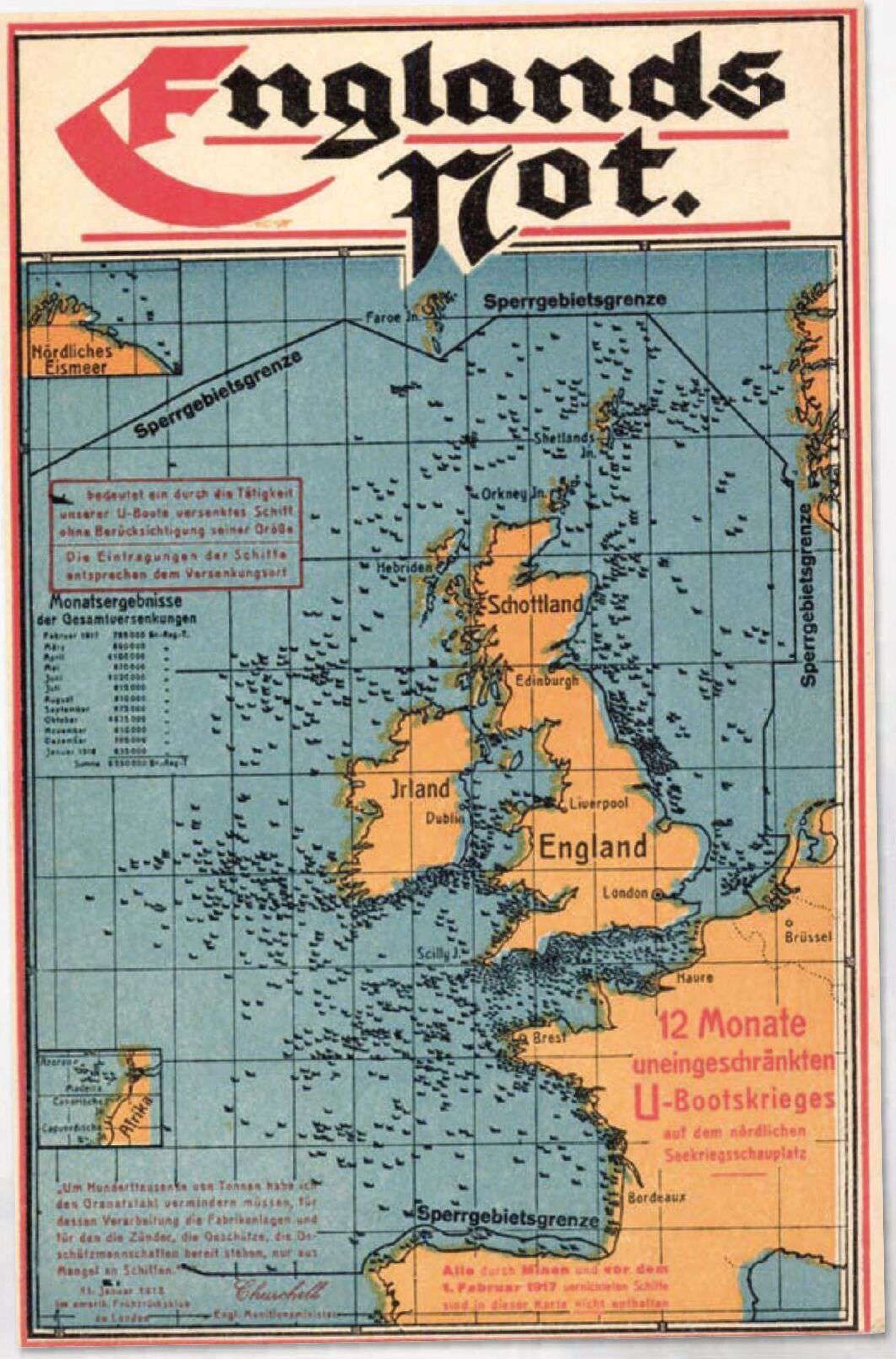
Laufende Verbesserungen

Während bei dem ersten Boot die äußeren Tauchtanks für den nötigen Untertrieb beim Tauchen nicht ausgereicht hatten, sodass die Werft noch vier größere Innentanks am Boden des Druckkörpers anbringen musste (die zugleich als Regler und Petroleumausgleichtanks dienten), besaß U 2 ausreichend große Tanks im Außenschiff, um das Boot unter Wasser zu bringen. Sechs flachwandige Innentanks am Druckkörperboden wurden nur noch als Ausgleichtanks benötigt, und zwei weitere Innentanks unter dem Systemschwerpunkt dienten als Regler. Da sie aber schwer zu bauen und zu konservieren waren, verlegte die Werft ab U 3 die Tanks wieder nach außen.

Das Seitenruder war bei allen Booten vor den Propellern mit getrennten oberen und unteren Ruderblättern untergebracht, weil man beim Ruderlegen während der Unterwasserfahrt unzulässige Krängungen des Bootes befürchtete. Dabei befand sich das obere Ruderblatt oben auf der Außenhülle, konnte also nur bei Unterwasserfahrt wirken. Ab U 9 war die elektrische Seitenrudermaschine in der Zentrale angebracht. Eine elektrische Rudermaschine gab es ab U 5 auch für die vorderen Tiefenruder, bei U 9 bis U 12 führte man diese als Jalousieruder mit zwei Ruderblättern auf jeder Seite mit gekoppelten Wellen aus. Ein Versuch, der das Ruderlegen erleichtern sollte, aber dann nicht den erwarteten Effekt zeigte. Überdies muss die Tätigkeit der Tiefenrudergänger von verwirrender Vielfalt gewesen sein, wie der Funkmaat Wacker von U 53 in einer launigen Epik der

AUSBILDUNG EINER U-BOOT-BESATZUNG: Von insgesamt 12.500 Mann der deutschen U-Boot-Waffe im Ersten Weltkrieg kamen 5.249 Mann ums Leben

Foto: picture-alliance/akg-images

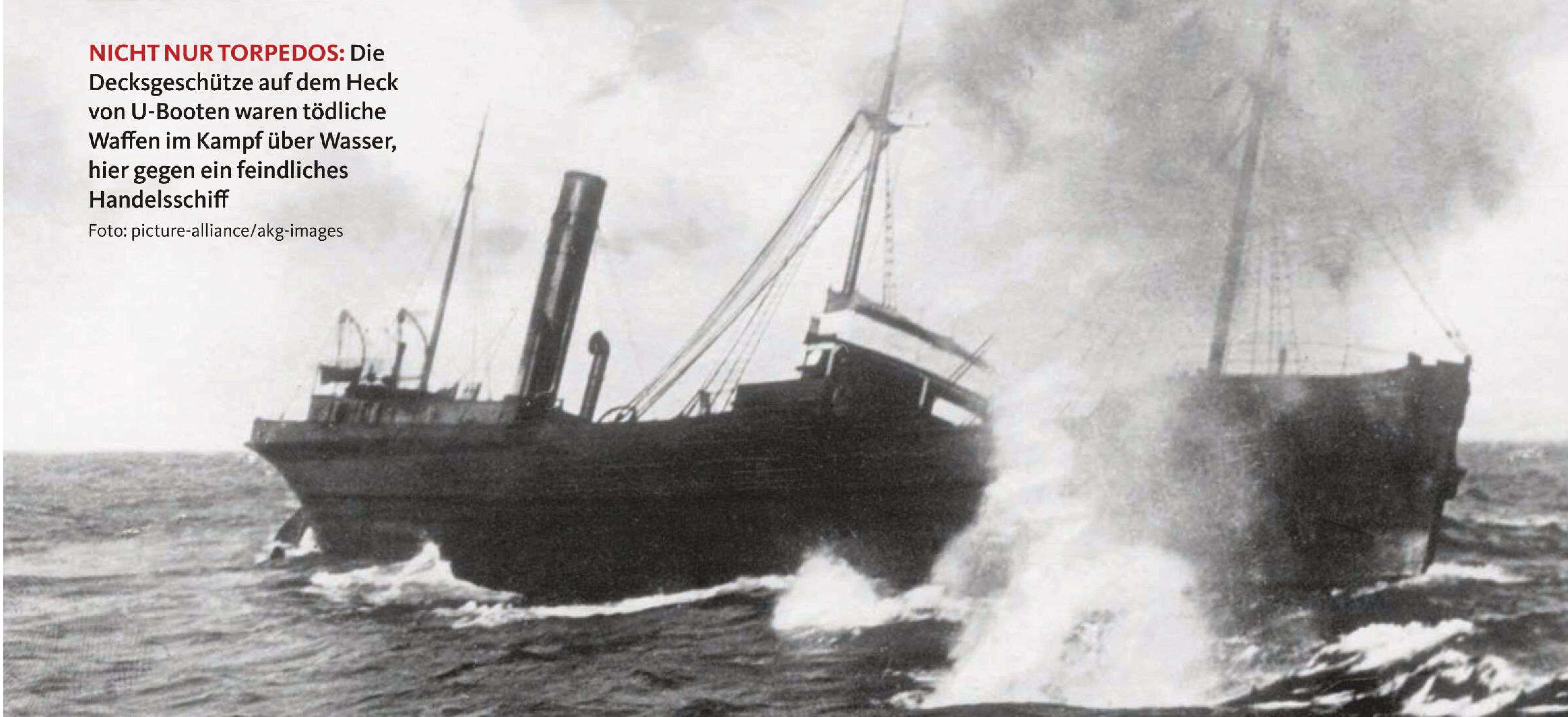


DER ANFANG VOM ENDE: Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg führte zum Kriegseintritt der USA 1917 – damit standen der Gegenseite neue Ressourcen zur Verfügung

Foto: picture-alliance

> „Je rücksichtsloser der U-Bootkrieg geführt wird, desto schneller wird der Krieg beendet sein“

Kronprinz Wilhelm
in einem Telegramm an Kaiser Wilhelm II., 1915



NICHT NUR TORPEDOS: Die Decksgeschütze auf dem Heck von U-Booten waren tödliche Waffen im Kampf über Wasser, hier gegen ein feindliches Handelsschiff

Foto: picture-alliance/akg-images



UNTER UND ÜBER WASSER: Mit zunehmender Kriegsdauer wurden Torpedoboote, Netzsperren und Angriffe aus der Luft zur ständigen Gefahr für die U-Boote Foto: SZ-Photo/Scherl

Nachwelt überlieferte (siehe Seite 18).

Für den Überwasserantrieb standen nur der Sechszylinder-Körting mit 220 bis 260 PS sowie der Achtzylinder-Körting mit 310 bis 345 PS bei 450 U/min zur Verfügung, wobei die Seeleute jeweils zwei Motoren hintereinander schalten mussten, um größere Leistungen zu erzielen. Da diese Motoren auch nicht umsteuerbar waren, erhielten die Boote U 2 bis U 12 einen petrolelektrischen Antrieb, eine sogenannte Drei-Motoren-Schaltung. Bis U 18 fuhren alle Boote mit dem Körting-Petrolantrieb. Der Einsatz dieser Boote war jedoch begrenzt, solange ihr weißgelber, in dichten Wolken ausgestoßener Auspuffqualm auf Meilen zu sehen war. Erst mit der neuen Petroleumsorte Olex gelang es, die Boote fast rauchlos fahren zu lassen. Da dieses Öl aber um 40 Mark pro Tonne teurer war, stellte man zunächst nur 3.000 Tonnen für Kriegszwecke bereit.



EIN LETZTER GRUSS: Die U-Boote galten im Selbstverständnis von Marine und Bevölkerung nach 1918 als einzig wirksame Seekriegswaffe Foto: SZ-Photo/Scherl

Eindeutig favorisiert

Bereits 1905 hatte die Torpedo-Inspektion (TI) MAN-Augsburg aufgefordert, Angebote für U-Boot-Dieselmotoren vorzulegen. Die folgenden Entwürfe hatten für die beschränkten U-Boot-Verhältnisse aber einen zu großen Gewichts- und Raumbedarf; erst 1907 konnte MAN einen geeigneten Vierzylinder-Diesel im Dauerbetrieb vorführen. Die Bauserie ab U 19 bis U 23 erhielt dann auch Sechszylinder-Viertakt-Diesel mit je 850 PS Leistung bei 450 U/min. Für den Schub unter Wasser sorgten die Elektromotoren, deren Akkus man während der Überwasserfahrt wieder auflud. Dabei drehte ein Diesel die Welle, der andere drehte den Elektroantrieb in Gegenrichtung, der so als Generator wirkte und die Akkus wieder auflud.

Als Torpedobewaffnung bekamen die Boote ab U 2 zwei Bug- und zwei Heckrohre. Sie führten jeweils sechs Torpedos mit. Was das Thema Artillerie anging, stellte der Stabschef der TI, Kapitän zur See von Langemak, in einem Vortrag am 5. Dezember 1913 fest: „Es sind Fälle denkbar, in denen ein U-Boot aus irgendeinem Grunde nicht tauchen kann und ohne Geschützarmierung schon gegen ein Wachboot wehrlos wäre. Es wird ferner notwendig werden, dem U-Boot eine wirksame Waffe gegen Luftschiffe und Flieger zu geben. Die Armierung der U-Boote ab U 19 mit einem 8,8 cm L/30 ist ins Auge gefasst. Sämtliche U-Boote außer U 1 besitzen ein 8-mm-Maschinengewehr."

Als im Herbst 1912 erstmals genügend U-Boote für eine größere Übung in der Nordsee zur Verfügung standen, ließ die Torpedo-Inspektion diese Übung mit den Booten U 6, U 8 und U 11 bis U 14 im Seegebiet um Helgoland durchführen. Man wollte wissen, wie weit U-Boote nach einem 300-Seemeilen-Marsch ein bestimmtes Gebiet kriegsmäßig sperren konnten.

Dazu fuhren die Boote von Kiel in drei Rotten nach Brunsbüttel und von dort etwa 300 Seemeilen über Hornsriff-Feuerschiff zu einer Wartestellung nördlich Helgolands. Dort sollten sie so lange wie möglich verbleiben, wobei der dort patrouillierende Kreuzer *Hamburg* anzugreifen sei, und anschließend auf einem weiteren 300-Seemeilen-Marsch nach Wilhelmshaven fahren. Als Ergebnis dieser vom 4. bis 12. Dezember 1912 durchgeführten Übung konnte festgestellt werden:

Rotte 1 nahm ihre Wartestellung um zwölf Seemeilen falsch ein, da bei U 6 und U 8 die Kompasse versagten. Ursache unbekannt. Rotte 2 mit U 10 und U 12 hatte den Marsch ohne Störungen erledigt bei einer Fahrt von zehn Knoten. Rotte 3 hatte nur 230 Seemeilen zurückgelegt, Havarien an den Petrolmotoren von U 13 zwangen zum frühen Abbruch des Marsches.

Bedingt durch die Witterungsverhältnisse und schlechtes Positionshalten der Boote konnten die Boote nur neun Angriffe auf die *Hamburg* fahren, von denen drei wegen der schlechten Sichtverhältnisse missglückten. Bei drei weiteren Angriffen wurden die Boote schon frühzeitig vom Kreuzer gesichtet, sodass dieser ausweichen konnte.

So waren lediglich drei Angriffe erfolgreich. Schon am 9. Dezember musste U 14 zum Auffüllen der Batterie nach Helgoland laufen, auf U 6 und U 12 war der Säurestand der Batterie ebenfalls bedenklich gefallen. Die Ursache dafür war unbekannt. Bis auf den Säurestand verlief der 300-Meilen-Rückmarsch der Rotte mit U 10 und U 12 bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zehn Knoten (18,5 km/h) ebenfalls störungsfrei.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges waren 45 U-Boote fertig oder im Bau. U 1 bis U 28 befanden sich im Dienst, U 2 war zu längeren Instandsetzungsarbeiten in der Werft

1914 nur 28 U-Boote

Als Fazit hielt die TI fest, dass die Boote brauchbare Reservekompasse, eine verbesserte Ankereinrichtung und Platzbojen bekommen sollten. Letztere dienten dazu, die Position zu halten. Der Stromverbrauch für Unterwasserfahrten war gering, weil die Boote nur für die wenigen Angriffe und das tägliche Prüfungstauchen Batteriestrom benötigten. Dennoch waren 30 Prozent des Petroleumvebrauchs dem Aufladen der Batterie geschuldet. Also musste man hier Verbesserungen anstreben, damit die in den Akkus gespeicherte elektrische Energie vermehrt für die Tauchfahrt erhalten blieb.

Bei Kriegsbeginn 1914 hatte die deutsche Marineführung die Unterseeboote – 28 an der Zahl – noch unzureichend in ihr strategisches Konzept eingebunden. Das änderte sich jedoch mit den ersten Einsätzen der U-Boote, die im Gegensatz zur Überwasserflotte die ersehnten maritimen Erfolge der Kaiserlichen Marine feierten. Der Preis war freilich hoch: Weddigen etwa kam mitsamt seiner Besatzung im März 1915 ums Leben, nachdem ein britisches Schlachtschiff sein Boot gerammt hatte. ⚓

„KRIEGSVERDIENSTWIMPEL" 1941–1945

Anerkennung des Regimes

Neben rein militärischen Leistungen würdigte die Kriegsmarine auch Taten, die zivile Seeleute vollbrachten. So gab es seit dem 16. Mai 1941 eine Auszeichnung für zivile Schiffsführer, die sich besonders verdient gemacht hatten

Von Christian König



SEHR GUTER ZUSTAND: Kriegsverdienstwimpel der Kriegsmarine in den Abmessungen 65 x 120 cm (Größe 4)

Alle Abbildungen auf S. 24/25: Weitze/Weitze.net



AM FEIND: Gestiftet für Kapitäne, deren Schiffe nicht unter der Reichskriegsflagge fahrend besondere Leistungen vor dem Feind gezeigt hatten. Das Reichsgesetzblatt Nr. 88 vom 12. August 1941 beinhaltete die einzuhaltenden Abmessungen des Kriegsverdienstwimpels

Für die Besatzungen vieler deutscher Handelsschiffe kam der Ausbruch des Weltkrieges völlig überraschend. Sie hatten unverzüglich ihre Rückkehr in die Heimat anzutreten – durch Seegebiete, in denen die Kriegsmarine keineswegs Sicherungsaufgaben übernehmen konnte.

Viele Kapitäne schafften es in der Folge, die Seeblockade der Alliierten erfolgreich zu durchbrechen („Blockadebrecher"). Um diese Leistungen zu ehren, stiftete der „Führer" Adolf Hitler mit dem „Kriegsverdienstwimpel" eine Auszeichnung für Kapitäne von Handelsschiffen.

Grundsätzlich konnte der „Kriegsverdienstwimpel" allen Kapitänen ziviler Schiffe verliehen werden, unabhängig von der Größe des Schiffes oder gar der Nationalität. Bei ausländischen Schiffsführern musste man allerdings vorab klären, ob diese überhaupt bereit waren, den Wimpel anzunehmen.

Detaillierte Bestimmungen

In der vorgeschriebenen Ausführung bestand diese Auszeichnung aus einer roten, spitz zulaufenden Grundfläche, auf der sich ein kreisrundes weißes Feld befand. In diesem Feld thronte ein Adler über einem Eisernen Kreuz, eingefasst in einem Eichenlaubkranz. Die Abmessungen variierten, als grundlegende Maßeinheit war das Verhältnis von Höhe zur Länge als 3:5 definiert.

Entsprechende „Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel" vom 27. Mai, 27. Juli und 12. August 1941 wurden in verschiedenen Ausgaben des Reichsgesetzblattes (u. a. Nr. 57 und Nr. 88) veröffentlicht. Dort waren auch die Abmessungen des Wimpels oder aber ein „Amtlicher Musterverleihungsvordruck" abgebildet, welche die tatsächliche Vergabe regeln sollten.

Dem Charakter der Auszeichnung entsprechend waren nautische Offiziere an Bord von Handelsstör- bzw. Hilfskreuzern nicht angesprochen. Für alle anderen legte der Dienstherr drei Faktoren fest, die bestimmten, wann überhaupt jemand infrage kam, den Kriegsverdienstwimpel zu führen: Die wichtigste Voraussetzung war zweifelsohne die Art des Schiffes. Es musste sich zwingend um ein Handelsschiff handeln, das nicht unter der Reichskriegsflagge fuhr. Zusätzlich musste die Schiffsführung das Fahr-

zeug „hochrisikoreich“ durch die feindliche Blockade gebracht haben. Wenn die ersten beiden Faktoren erfüllt waren, galt es den Sachwert des Durchbruchs zu errechnen.

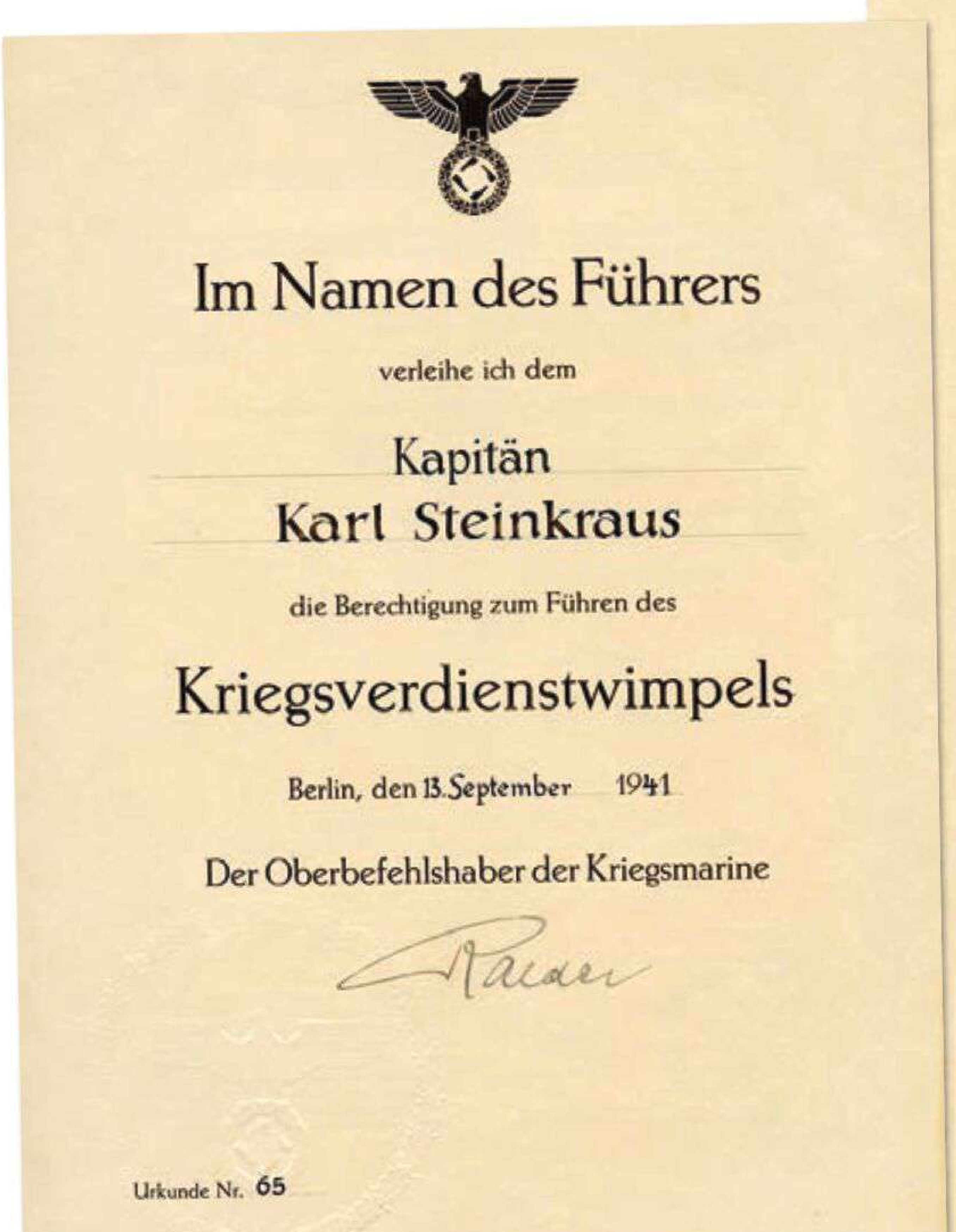
Dabei ging es um den Nachweis, ob der Durchbruch für die Kriegsführung des Deutschen Reiches von überdurchschnittlichem Wert war. Erst wenn alle drei Punkte erfüllt waren, konnte man einen Verleihungsvorschlag einreichen. Der Vorschlagsweg stand grundsätzlich allen Offizieren der Wehrmacht offen. Weil es aber keineswegs einfach war, die oben genannten Kriterien zu überprüfen, übertrug man diese Aufgabe an die jeweiligen Befehlshaber, sobald ein durchgekommenes Schiff für sie von besonderer Wichtigkeit war.

Bürokratischer Weg

Neben persönlichen Daten zu der vorgeschlagenen Person verlangten die Verleihungsrichtlinien einen Überblick über die Patente des Schiffsführers und seinen militärischen Dienstgrad, sofern vorhanden. Vor allem musste der Vorschlagende eine aussagekräftige Begründung des Vorgesetzten bzw. der Schiffseigentümer beibringen. Der Vorschlag ging dann dem Seeschifffahrtsamt im Reichsverkehrsministerium in Berlin zur Prüfung ein. War man sich beim Seeschifffahrtsamt einig, lag der Vorschlag dem Reichsverkehrsminister persönlich vor, der ihn seinerseits dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (ObdM) einreichte, ehe dieser den Antrag prüfte.



SELTENES STÜCK: Dieses auf Marinetuch gedruckte und mit eingenähtem Seil versehene Exemplar hat die Größe 1 und konnte an der Gösch von Booten geführt werden. Die Größe 1 war noch wesentlich seltener als die Größen 2, 4, 6 und 7



Im Namen des Führers

verleihe ich dem

Kapitän

Karl Steinkraus

die Berechtigung zum Führen des

Kriegsverdienstwimpels

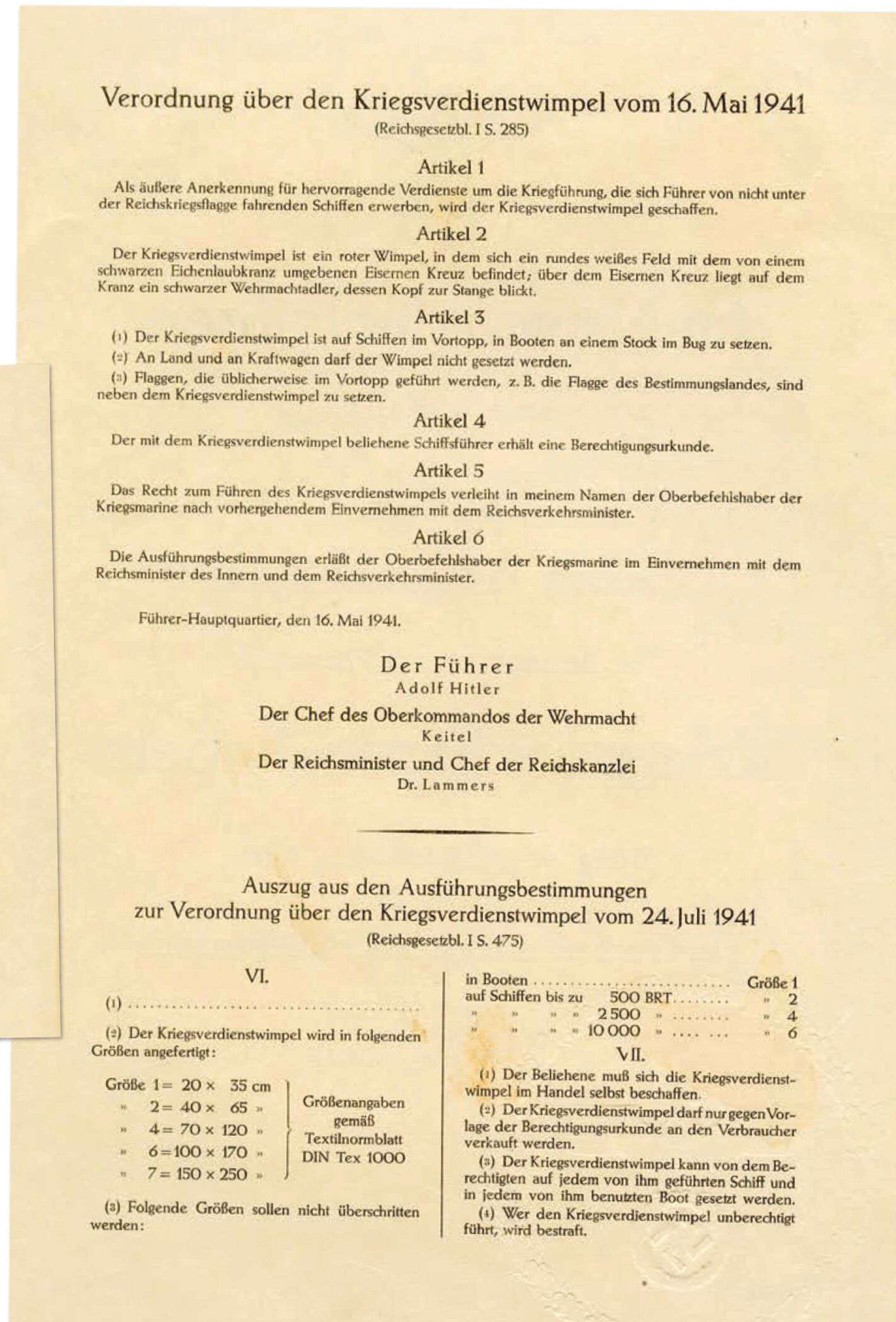
Berlin, den 13. September 1941

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

Raeder

Urkunde Nr. 65

EXKLUSIV: Verleihungsurkunde für den Blockadebrecher-Kapitän Karl Steinkraus, paraphiert am 13. September 1941 durch Großadmiral Erich Raeder. Die Verleihungsurkunde trägt die laufende Nummer 65



Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel vom 16. Mai 1941

(Reichsgesetzbl. I S. 285)

Artikel 1

Als äußere Anerkennung für hervorragende Verdienste um die Kriegführung, die sich Führer von nicht unter der Reichskriegsflagge fahrenden Schiffen erwerben, wird der Kriegsverdienstwimpel geschaffen.

Artikel 2

Der Kriegsverdienstwimpel ist ein roter Wimpel, in dem sich ein rundes weißes Feld mit dem von einem schwarzen Eichenlaubkranz umgebenen Eisernen Kreuz befindet; über dem Eisernen Kreuz liegt auf dem Kranz ein schwarzer Wehrmachtadler, dessen Kopf zur Stange blickt.

Artikel 3

(1) Der Kriegsverdienstwimpel ist auf Schiffen im Vortopp, in Booten an einem Stock im Bug zu setzen.

(2) An Land und an Kraftwagen darf der Wimpel nicht gesetzt werden.

(3) Flaggen, die üblicherweise im Vortopp geführt werden, z. B. die Flagge des Bestimmungslandes, sind neben dem Kriegsverdienstwimpel zu setzen.

Artikel 4

Der mit dem Kriegsverdienstwimpel beliehene Schiffsführer erhält eine Berechtigungsurkunde.

Artikel 5

Das Recht zum Führen des Kriegsverdienstwimpels verleiht in meinem Namen der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine nach vorhergehendem Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister.

Artikel 6

Die Ausführungsbestimmungen erläßt der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern und dem Reichsverkehrsminister.

Führer-Hauptquartier, den 16. Mai 1941.

Der Führer
Adolf Hitler

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Keitel

Der Reichsminister und Chef der Reichskanzlei
Dr. Lammers

Auszug aus den Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel vom 24. Juli 1941

(Reichsgesetzbl. I S. 475)

VI.

(1) ....

(2) Der Kriegsverdienstwimpel wird in folgenden Größen angefertigt:

Größe 1 = 20 × 35 cm
" 2 = 40 × 65 "
" 4 = 70 × 120 "
" 6 = 100 × 170 "
" 7 = 150 × 250 "
Größenangaben gemäß Textilnormblatt DIN Tex 1000

(3) Folgende Größen sollen nicht überschritten werden:

in Booten .... Größe 1
auf Schiffen bis zu 500 BRT .... " 2
" " " " 2 500 " .... " 4
" " " " 10 000 " .... " 6

VII.

(1) Der Beliehene muß sich die Kriegsverdienstwimpel im Handel selbst beschaffen.

(2) Der Kriegsverdienstwimpel darf nur gegen Vorlage der Berechtigungsurkunde an den Verbraucher verkauft werden.

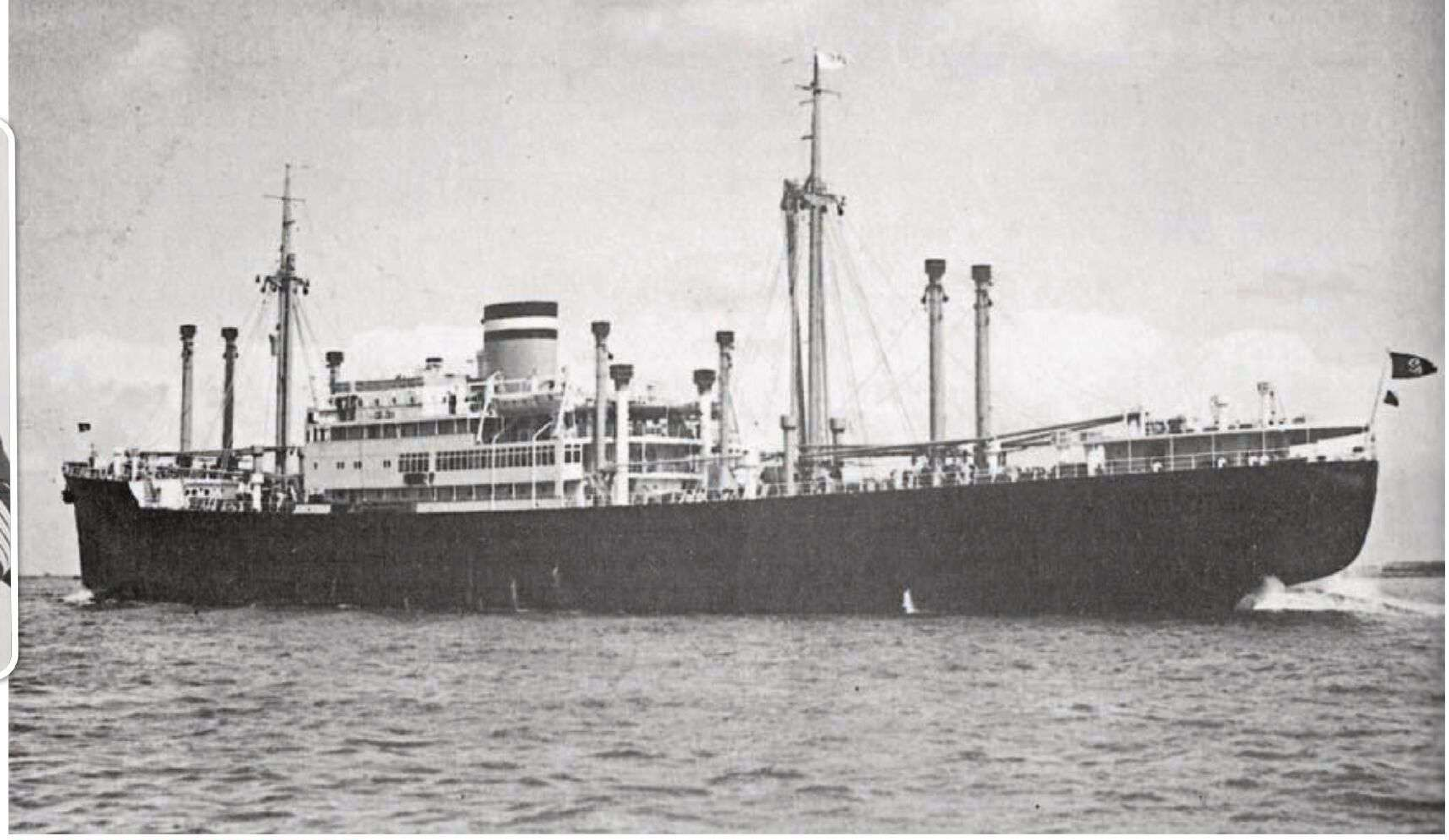
(3) Der Kriegsverdienstwimpel kann von dem Berechtigten auf jedem von ihm geführten Schiff und in jedem von ihm benutzten Boot gesetzt werden.

(4) Wer den Kriegsverdienstwimpel unberechtigt führt, wird bestraft.

ALLES GEREGELT: Die Verordnung und ein Auszug aus den Ausführungsbestimmungen waren auf der Rückseite der Verleihungsurkunde vermerkt



AUSGEZEICHNET: Der Handelsschiffskapitän Paul Hellmann war bei Kriegsende Oberleutnant der Reserve Fotos (2): Archiv Verlag



GEFAHRVOLLE FAHRTEN: Der Blockadebrecher *Osorno* – hier das baugleiche Schwesterschiff *Huascaran*, ging zwar verloren, doch Hellmann und seiner Besatzung gelang es noch, die Ladung zu löschen

Das Reichsgesetzblatt wiederum hielt fest, wie bei positivem Bescheid durch das Oberkommando der Kriegsmarine zu verfahren war. Der ObdM sollte im Auftrag und im Namen Hitlers dem auszuzeichnenden Schiffsführer eine Berechtigungsurkunde aushändigen. Mit dieser Urkunde war das Recht des Ausgezeichneten verbunden, auf allen von ihm geführten Seefahrzeugen den Kriegsverdienstwimpel zu hissen: bei Schiffen im Vortopp, bei Booten an einem Flaggenstock am Bug. Die Regelung schloss das Führen des Wimpels an einem Kraftfahrzeug aus, um Verwechslungen mit anderen dort geführten Standern zu vermeiden.

Auch an Land durfte der Wimpel nicht gehisst werden. Wer ihn unerlaubt setzte, musste mit Strafen rechnen. Im Gegensatz zu anderen im „Dritten Reich“ verliehenen Orden und Ehrenzeichen erhielt ein auszuzeichnender Schiffsführer nur die Urkunde, nicht aber den Wimpel. Den musste er sich unter Vorlage der Urkunde selbst beschaffen und auch selbst bezahlen.

Strikte Normen

Nach dem Regelwerk der Textilnorm DIN 1000 war die Produktion des Kriegsverdienstwimpels in den fünf standardisierten Größen 1, 2, 4, 6 und 7 festgelegt. Dabei sollten beispielsweise Boote den Wimpel in der Größe 1 (20 x 35 cm) oder Schiffe bis zu 10.000 BRT in der Größe 6 (100 x 170 cm) führen. Für Schiffe, deren Verdrängung 10.000 BRT überstieg, sah man die Größe 7 vor: 150 x 250 cm. Die praktische Bedeutung dieses seltenen Ehrenzeichens ist ebenso umstritten wie bei dem am 1. April 1941 gestifteten Abzeichen für Blockadebrecher.

Nach Kriegsausbruch aus einem ausländischen Hafen nach Deutschland zurückzukehren, mochte 1939/40 noch gelingen, 1941 hingegen war es fast unmöglich. Nur ganz wenige Offiziere erhielten deshalb Berechtigungsurkunden zum Kriegsverdienstwimpel.

Paul Hellmann war der einzige Handelsschiffskapitän im „Dritten Reich“, der als höchste Auszeichnung das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes erhielt

Gut ein Jahr, nachdem man ihn eingeführt hatte, änderte man die Kriterien für den Kriegsverdienstwimpel. Ab 15. April 1942 konnten die jeweiligen Verantwortlichen auch Offiziere und Unteroffiziere der Kriegsmarine vorschlagen (ursprünglich konnten nur Kapitäne bzw. Schiffsoffiziere vorgeschlagen werden, deren Fahrzeug nicht unter der Reichskriegsflagge gefahren war).

Diese Änderung spiegelte den planmäßigen Einsatz von insgesamt 58 Blockadebrechern wider, die 1941 bis 1943 unter der Leitung des Marinesonderdienstes primär zwischen Kobe bzw. Yokohama und Bordeaux pendelten. 23 dieser Schiffe gingen verloren. So verwundert es nicht, dass der vielleicht bekannteste Führer des Kriegsverdienstwimpels der Kapitän eines Blockadebrechers war.

Der Handelsschiffskapitän und spätere Oberleutnant zur See d. R. Paul Hellmann führte von Dezember 1941 bis Dezember 1943 als Kapitän den Blockadebrecher *Osorno*. Auf dem Rückweg von Kobe lief das Schiff am 26. Dezember 1943 in der Gironde-Mündung auf das Wrack des Sperrbrechers 21. Hellmann setzte die sinkende *Osorno* auf Strand; die gesamte Ladung konnte gelöscht werden.

Medienwirksame Verleihung

Für seine gefahrvollen Fahrten bekam Hellmann das Kriegsverdienstkreuz II. und I. Klasse mit Schwertern, das Blockadebrecher-Abzeichen sowie den Kriegsverdienstwimpel. Ende 1943 – nach dem Totalverlust der *Orsono* – erhielt er kurz hintereinander das EK II, EK I und am 6. Januar 1944 das Ritterkreuz. Hellmann blieb der einzige Handelsschiffskapitän, dem ein Ritterkreuz verliehen wurde. Die Verleihung durch den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Dönitz strahlte man medienwirksam am 28. April 1944 und noch einmal im Mai in der Wochenschau aus. Am 1. Juli 1944 trat der ehemalige Hapag-Kapitän im Alter von 55 Jahren in die Kriegsmarine ein, durchlief einen nur achtwöchigen Offizierslehrgang, wurde am 1. September 1944 Fähnrich zur See d. R., im November Leutnant zur See d. R. und kurz vor Kriegsende Oberleutnant zur See der Reserve. ⚓

Die Helmut Weitze KG in Hamburg (www.weitze.net) bot vor einigen Jahren aus einem Nachlass zwei gut erhaltene Kriegsverdienstwimpel in den Ausführungen Größe 1 (20 x 35/37 cm) und Größe 4 (65 x 120 cm) an. Der Autor dankt der Firma Weitze für die sehr freundliche Unterstützung.



Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte
SCHIFF Classic
1/2021 Januar/Februar
U-Boot-Krieg 1943–1945
Warum die deutschen U-Boote die Atlantikschlacht wirklich verloren
Kampfplatz Atlantik
Sensationsfund in der Ostsee
Pioniertat: Das erste deutsche Schiff, das die Welt umrundete
Seltsames Relikt: Ostsee-Fund stellt Forscher vor ein Rätsel
Jetzt downloaden!



THERMOMETER
HYGROMETER

Wahre Geschichten ⚓ Persönliche Schicksale



KREUZERFREGATTE *SMS LEIPZIG*

An den Brennpunkten

In den Jahren 1888 bis 1892 war die *Leipzig*, die nicht nach der Stadt, sondern nach der Völkerschlacht von 1813 benannt war, Flaggschiff des sogenannten Permanenten Kreuzergeschwaders und diente als Instrument der damaligen Kanonenbootpolitik. Eine Episode aus der deutschen Kolonialgeschichte

Von Peter H. Block



MARITIME MACHTPROJEKTION: Anfang der 1870er-Jahre bestellt, war die Gedeckte Korvette *Leipzig* für Einsatzfahrten in überseeischen Interessengebieten konzipiert, eine Aufgabe, die Schiff und Besatzung an die Grenzen bringen sollte

Artists Impression: Peter H. Block

Der historische Hintergrund

Frankreichs Niederlage beendete den deutsch-französischen Krieg 1870/71, die vom Kanzler des Norddeutschen Bundes Otto von Bismarck angestrebte Vereinigung der Fürstentümer zu einem zweiten Deutschen Reich war vollzogen. Einzig die Heerestruppen hatten unter Beweis gestellt, dass mit ihnen im Konfliktfall zu rechnen war, während die Marine (des Norddeutschen Bundes) eine untergeordnete Rolle gespielt hatte. Nun aber setzte sich die Erkenntnis durch, dass es einer starken Marine bedurfte, wollte man das geeinte Reich gegen einen Ansturm von außen schützen. In Kiel und in Wilhelmshaven entstanden neue Marinewerften, wobei auch die privaten Werften in das Bauprogramm einbezogen wurden. Bis Mitte der 1870er-Jahre konnte General Albrecht von Stosch, seit 1872 Chef der Kaiserlichen Admiralität, mit dem Fortschritt des Flottenbaus für den Küstenschutz durchaus zufrieden sein, sollte doch die Stärke der deutschen Kriegsflotte nach einer Denkschrift von 1873 bis zum Jahr 1882 auf 100 Einheiten angewachsen sein.

Zu diesem Programm zählten auch die beiden Gedeckten Korvetten, deren Rümpfe auf den Helgen der Stettiner Vulcan-Werft in die Höhe wuchsen: die *Leipzig* und ihr Schwesterschiff *Prinz Adalbert*. Auf Kiel gelegt wurde Erstere von den Verantwortlichen als *Thusnelda*, aber dann einigte man sich im Gedenken an die Völkerschlacht 1813 auf den Namen *Leipzig*. Getakelt waren die 4.626 Tonnen verdrängenden und 87,5 Meter langen Korvetten als Vollschiffe, also mit Rahsegeln an allen drei Masten bei einer Segelfläche von 2.600 Quadratmetern. Nach dem Stapellauf 1875 erhielt die *Leipzig* eine liegende Einfachexpansionsmaschine, die 6.050 PSi leistete und mit der zweiflügeligen, einziehbaren Schraube das Schiff auf 15,5 Knoten (28,7 km/h) brachte.

Erstmals waren die Konstrukteure hier zum Kompositbau übergegangen, hatten also Eisen als Hauptbestandteil der Rümpfe vorgesehen. Bei beiden Korvetten bestanden Kiel und Schottwände aus Eisen; ebenso die Spanten, über die man eine starke Holzbeplankung zog, wobei das Unterwasserschiff noch den üblichen Kupferbeschlag erhielt. Als Armierung waren zwölf 17-cm-Ringkanonen vorgesehen – Geschütze, auf deren Kernrohre man je nach Kaliber ein bis drei Stahlringlagen aufzog, um der Gasdruckbelastung des Kernrohres entgegenzuwirken und dem Rohr mehr Festigkeit zu geben. Nach Abschluss der Probefahrten stand die *Leipzig* unter dem Kommando von Korvettenkapitän Paschen in Wilhelmshaven bereit zum ersten Auslandseinsatz, der zugleich dazu diente, die eingeschifften Seekadetten zu schulen.

Gut, wir sind also vollzählig." Korvettenkapitän Paschen überflog die Köpfe seiner 14 Offiziere, die zu beiden Seiten des Messetisches saßen und gespannt auf ihren Kommandanten blickten. „Ich habe Sie rufen lassen, um Ihnen die wesentlichsten Punkte unserer Reise mitzuteilen. Wir werden zunächst über Plymouth Funchal auf Madeira anlaufen und dann durch den Südatlantik an die Westküste Mittelamerikas gehen, nach Nicaragua. Unterstützung der Korvette *Elisabeth* bei der Durchsetzung deutscher Interessen. Danach geht es über Honolulu nach Jokohama, wo ich die Dienstgeschäfte des Stationsältesten übernehmen werde. Soweit die Segelorder. Dazu noch Fragen?"

Nein, es waren keine Fragen mehr. Die Marschrichtung war klar: Südatlantik, Pazifik, Ostasien. Ein langer Törn, da dürften 20 Monate zusammenkommen. Am 17. November 1877 machte die *Leipzig* die Leinen los und segelte nach kurzem Aufenthalt in Plymouth in den Atlantik mit Kurs auf die Biskaya. Die machte ihrem schlechten Ruf alle Ehre, empfing das Schiff mit Sturm und schwerer See. Korvettenkapitän Paschen hatte erstmalig auf dieser Reise alles Tuch setzen lassen, um das Seeverhalten seines Schiffes zu erproben. Und das war gewöhnungsbedürftig; die Korvette stampfte, rollte und schlingerte zum Gotterbarmen.

Das Problem war, dass die *Leipzig* als Korvette auf Kiel gelegt worden war und so auch die entsprechende Takelung erhielt, das Schiff aber als Fregatte fertiggebaut wurde und somit auch die entsprechende Besegelung hätte bekommen müssen. Hatte sie aber nicht. Zu allem Unglück brach auch noch das Steuerreep, das ebenfalls den Normalabmessungen der kleineren Korvetten entsprach und den auf das Ruderblatt wirkenden Kräften nicht gewachsen war. Dem genervten Kommandanten blieb nur eines: „Bootsmann: Alle-Mann-Manöver pfeifen! Segel bergen!"

„Das Schiff ist ein Kohlenfresser. Wenn das so weitergeht, jagen wir ein ganzes Bergwerk durch den Schornstein"

Skeptische Einschätzung von Kapitän Paschen

So musste das Schiff den Sturm unter Dampf abreiten, bis ein neues Steuerreep eingeschoren werden konnte. Da dieses Tau aber auch nur den Normalabmessungen entsprach, konnte nur mit größter Vorsicht weitergesegelt werden. Über Funchal lief *Leipzig* in den Südatlantik und steuerte nach einem Stopp in Montevideo die Magellanstraße an. Nach Rücksprache mit seinen nautischen Offizieren hatte sich Paschen entschlossen, mit Rücksicht auf das wiederholt ausgewechselte Steuerreep die Fahrt um Kap Hoorn zu meiden. Der Weg durch die Magellanstraße war zwar wesentlich kürzer als die Fahrt ums stürmische Kap, steckte aber voller tückischer Gefahren.

Es waren vor allem die plötzlich aufkommenden Fallböen, die von den steil aus dem Wasser aufspringenden Felsschroffen herniederfegten und dem Skipper das Leben schwer machten; von den unberechenbaren Stromverhältnissen in der engen, zerklüfteten Wasserstraße ganz zu schweigen, die einem Segler dieser Größe kaum noch Raum zum Kreuzen ließen. Um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein, ließ Paschen alle Stengen und Unterrahen fieren, sodass die *Leipzig* praktisch nackt die Magellanstraße passierte und allein die sechs Meter durchmessende Schraube das Schiff vorantrieb.

Nach Verlassen des Verbindungsweges zwischen Atlantik und Pazifik bei Kap Pilar nutzte der Kommandant die günstigen und stetigen Winde und segelte unter Vollzeug mit zusätzlich gesetzten Leesegeln die Westküste Südamerikas hoch mit Kurs auf Panama. „Ein Anblick wie gemalt", ging es ihm durch den Kopf, als er die Masten mit den im Wind geblähten Segeln hochblickte. Dazu das Brummen der Stage, Wanten und Pardunen, die straff gespannt dem Winddruck standhielten.

„Unter der Segel weißem Dom, sanft gleitend auf des Meeres Strom …"

„Nun mal halblang, Mensing!", stoppte der Kommandant die lyrischen Ergüsse seines I. Offiziers. „Der Dampf ist auf dem Vormarsch, unaufhaltsam. Bald werden wir solche Bilder nicht mehr sehen."

„Apropos Dampf." Marine-Unteringenieur Amann, war unbemerkt hinzugetreten. „Wir werden bunkern müssen, Herr Kapitän. Die Magellanstraße hat uns viel Kohle gekostet, da wird es kaum noch reichen bis Panama."

„Ja, ich weiß." Paschen riss sich los vom Anblick der Segel über ihm. „Das Schiff ist ein Kohlenfresser. Wenn das so weitergeht, haben wir am Ende der Reise ein ganzes Bergwerk durch den Schornstein gejagt. In Callao werden wir bunkern, bis dahin muss es noch reichen."

„Aber auch nur, wenn wir weiter segeln, Herr Kapitän." Das klang zwar alarmierend, aber der Kommandant war sicher, dass sein Technischer Offizier immer noch eine Brennstoffreserve in der Hinterhand hatte. Erster Offizier und Bootsmann waren zwar wenig erbaut über die anstehende Kohlenübernahme, die nur verdreckte Decks und Grauschleier auf den „Plünnen" hinterlassen würde, aber ohne Kohlen drehte sich nun mal keine Schraube, und der Schiffsdiesel war noch nicht erfunden. Also kamen im chilenischen Callao die Kohlenprähme mit den schwarzen Sedimenten längsseit. Korb um Korb wurde aus dem Bauch der Prähme in die Bunkerluken gehievt, was bedeutete, dass die Korvette zwei Tage lang in eine rußige Wolke gehüllt war. Sehr zum Leidwesen des schwer arbeitenden Schiffsvolkes, denn das „Reinschiff" stand ihnen ja auch noch bevor.

Nach Verlassen der Bunkerstation verließ die *Leipzig* auch das Glück, das sie bisher mit dem Wetter gehabt hatte. Der starke achterliche Wind war einem linden Lüftchen gewichen, das selbst bei gesetzten Leesegeln kaum noch für den Vortrieb reichte. Das Schiff kroch nur noch dahin, vom flotten Segeltörn keine Spur, und der alte Bootsmann phantasierte schon von einem Jonas unter der Mannschaft, der auf dem Schiff sein Unwesen treibe. Man müsse den Kerl nur finden und dann über Bord mit ihm, dann hätte es auch mit der Flaute ein Ende. Der Kommandant sah das wesentlich pragmatischer: „Wir haben keinen Wind, also müssen wir segeln!"



VOLLSCHIFF: Die Eisenrumpfkonstruktion machte die *Leipzig*-Klasse (Schwesterschiff: *Prinz Adalbert*) zu einem Novum im Korvettenbau der Kaiserlichen Marine

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Das war leicht gesagt, aber jetzt hemmten die ungünstigen Stromverhältnisse die Fahrt. Das Schiff musste gegen die herrschende Meeresströmung andampfen, was wiederum Kohlen kostete. So viel, dass der Chief bezweifelte, mit der in Callao gebunkerten Menge überhaupt bis Panama zu kommen.

„Dann müssen wir versuchen, nur unter Segeln bis unter die östliche Küste des Golfes von Panama zu kommen!", ordnete der Kommandant an. „Laut Segelhandbuch läuft dort ein von Norden kommender Strom, welcher der Küste folgend einen Kreis beschreibt. Der könnte uns in den Golf hineintreiben."

Die Segelanweisung erwies sich als richtig, und am 9. März rasselte vor der Insel Taboga im Golf von Panama der Anker aus der Klüse. Dort lagen schon die Korvetten *Ariadne* und *Elisabeth*, die mit dem gleichen Auftrag hierher beordert worden waren: Vorgehen gegen Nicaragua unter Führung des *Elisabeth*-Kommandanten, Kapitän zur See und Kommodore von Wickede. Zu diesem Verband gehörte noch die in der Karibik kreuzende Korvette *Medusa*, die an die Ostküste Nicaraguas entsandt worden war, um eventuelle Waffenlieferungen zu unterbinden.

„Der dortige deutsche Konsul Eisenstuck hat aufgrund geschäftlicher Verbindungen finanzielle Forderungen an die Regierung Nicaraguas", erklärte Paschen seinen Offizieren nach einer Kommandantensitzung auf dem Flaggschiff. „Aber diese verweigert die Zahlung. Und nicht nur das. Als der Konsul versuchte, seine Forderungen einzutreiben, wurde er nicht nur gröblichst beleidigt, sondern auch noch tätlich angegriffen."

„Unerhört!", war die einhellige Meinung der Offiziere.

„Ja, unerhört; und eines auch nur halbwegs zivilisierten Staates nicht würdig", kommentierte Paschens. „Auf Anweisung Berlins hat dann der deutsche Gesandte, Exzellenz von Bergen, in Managua interveniert, aber auch ergebnislos. Offenbar haben die Caballeros gedacht: Berlin – das ist weit weg, das soll uns nicht kümmern. Ergo hat sich die Reichsregierung zu einer militärischen Demonstration entschlossen, und das betrifft uns. Jetzt werden wir uns um die Caballeros kümmern."

„Und was genau heißt das, Herr Kapitän?"

„Der Kommodore wird in Managua die Bestrafung der Schuldigen fordern sowie formelle Genugtuung seitens der Regierung. Im Rahmen dieser Forderungen lässt Berlin dem Kommodore völlig freie Hand."

Und der zögerte auch nicht lange und stellte aus den Besatzungen ein 556 Mann starkes und mit fünf Geschützen ausgerüstetes Landungskorps zusammen. Am 14. März verließ das Geschwader Panama und ankerte vier Tage später auf der Reede von Corinto. Die Geschütze wurden an Land gebracht, die Bespannung an Ort und Stelle requiriert. Jetzt wusste man im 100 Kilometer entfernten Managua, dass Berlin doch näher war als anfangs gedacht. Zwei Offiziere des Flaggschiffes ritten sofort nach Managua und überbrachten den Regierungsstellen das vom Kommodore aufgesetzte und auf 24 Stunden befristete Ultimatum:

1. Bestrafung der Schuldigen
2. Zahlung von 30.000 Dollar
3. Salutieren der deutschen Flagge

Präsident Rivas zögerte noch. Aber nachdem man ihm versichert hatte, dass die Deutschen im Ablehnungsfall Ernst machen würden und das Landungskorps der Schiffe in Bataillonsstärke inklusive Geschütze schon bereitstehe, nahm er das Ultimatum an. Allen drei Punkten wurde umgehend entsprochen. Das Landungskorps konnte wieder wegtreten, und der Kommodore löste den Verband auf.

Der „Nicaragua-Konflikt" war Geschichte, die *Leipzig* setzte ihren Marsch nach Ostasien fort, erreichte am 5. Juli die japanischen Inseln und ankerte vor Jokohama. Befehlsgemäß übernahm Korvettenkapitän Paschen vom Kommandanten der Glattdecks-Korvette *Augusta* für die nächsten Monate die Dienstgeschäfte des Stationsältesten. Der zehnmonatige Aufenthalt in den japanischen Gewässern endete ohne Besonderheiten, wenn man mal davon absieht, dass während dieser Zeit das ganze Ausbildungsprogramm durchexerziert und der Kommandant am 7. Oktober zum

Kapitän zur See befördert wurde. Im April 1879 erreichte die *Leipzig* schließlich der Heimreisebefehl zurück nach Kiel, wo das Schiff am 27. September abends eintraf. „Eine Schönwetterreise mit Leesegeln", wie es der spätere Admiral Paschen in seinen Erinnerungen ausdrückte, hatte ihr Ende gefunden; zur Außerdienststellung wurde die Flagge niedergeholt.

Besatzung stillgestanden! Heiß Flagge und Wimpel!"

Feierlich, Hand über Hand, wurde die Kriegsflagge an der Gaffel vorgeheißt und damit die *Leipzig* erneut in Dienst gestellt. Ein von Grund auf überholtes Seekadetten-Schulschiff, das da am 3. Oktober 1882 in Kiel an der Pier lag und seiner zweiten großen Weltreise entgegensah. Die Ruderanlage, die etliche Steuerreeps verschlissen hatte, war durch eine moderne Dampfsteuerung ersetzt worden, die Kommandobrücke hatte man weiter nach achtern versetzt, und die Decksboote standen auf einer Plattform, deren Davits einen Kurbelmechanismus besaßen. Die Armierung war um vier Überwasser-Torpedorohre (zwei Bug-, zwei Seitenrohre) und vier 37-mm-Revolverkanonen verstärkt worden.

Die Ausreise am Abend des 19. Oktober, wieder mit dem Ziel Ostasien, führte um Skagen herum; ohnehin eine windige Ecke, die durch den stark böigen Südsüdost noch ungemütlicher wurde. Das Barometer fiel, und gegen den überaus steifen Wind und eine hochgehende See andampfend, nahm das Schiff viel Wasser über. Dabei wurden die Klüsendeckel weggeschlagen, das Wasser ergoss sich in Strömen in die Batterie und ins Zwischendeck und konnte von den Lenzpumpen kaum noch bewältigt werden. Ganze fünf

„Meine Herren, uns erwartet eine Aufgabe von historischer Bedeutung. Es geht um nichts weniger als den Schutz des Reiches"

Der neue Kommandant, Korvettenkapitän Herbig

Tage boxte *Leipzig* gegen Sturm und See an, bis am Nachmittag des 25. Oktober der Sturm allmählich abflaute und der neue Kommandant, Korvettenkapitän Herbig, wieder Kurs steuern konnte. Es hatte sich gezeigt, dass die Stabilität des Schiffes bei diesen extremen Wetterverhältnissen schlicht ungenügend war und zum Streichen der Segel zwang, um dann nur mit vollster Maschinenkraft das Schiff vor dem Kentern zu bewahren. Das hatte Kohlen gekostet. Bis auf 15 Tonnen waren die Bunker leergefegt, und selbst die wären in zehn Stunden aufgebracht, auch wenn das Schiff nur zwei seiner zehn Kessel in Betrieb hätte.

„Ich entschloss mich daher, einen Hafen anzulaufen und Kohlen aufzufüllen, und ankerte am 16. nachmittags auf Yarmouth-Reede", schrieb der Kommandant in seinem Bericht. „Der schwere Seegang, der immer noch stand, erschwerte das Heranbringen der Kohlenprähme, und während der langen Wartezeit trieben dauernd Trümmer von Schiffen und zerbrochene Masten und Spieren vorüber, und eine große Anzahl havarierter Schiffe wurde von Schleppern in die Flussmündung gezogen."

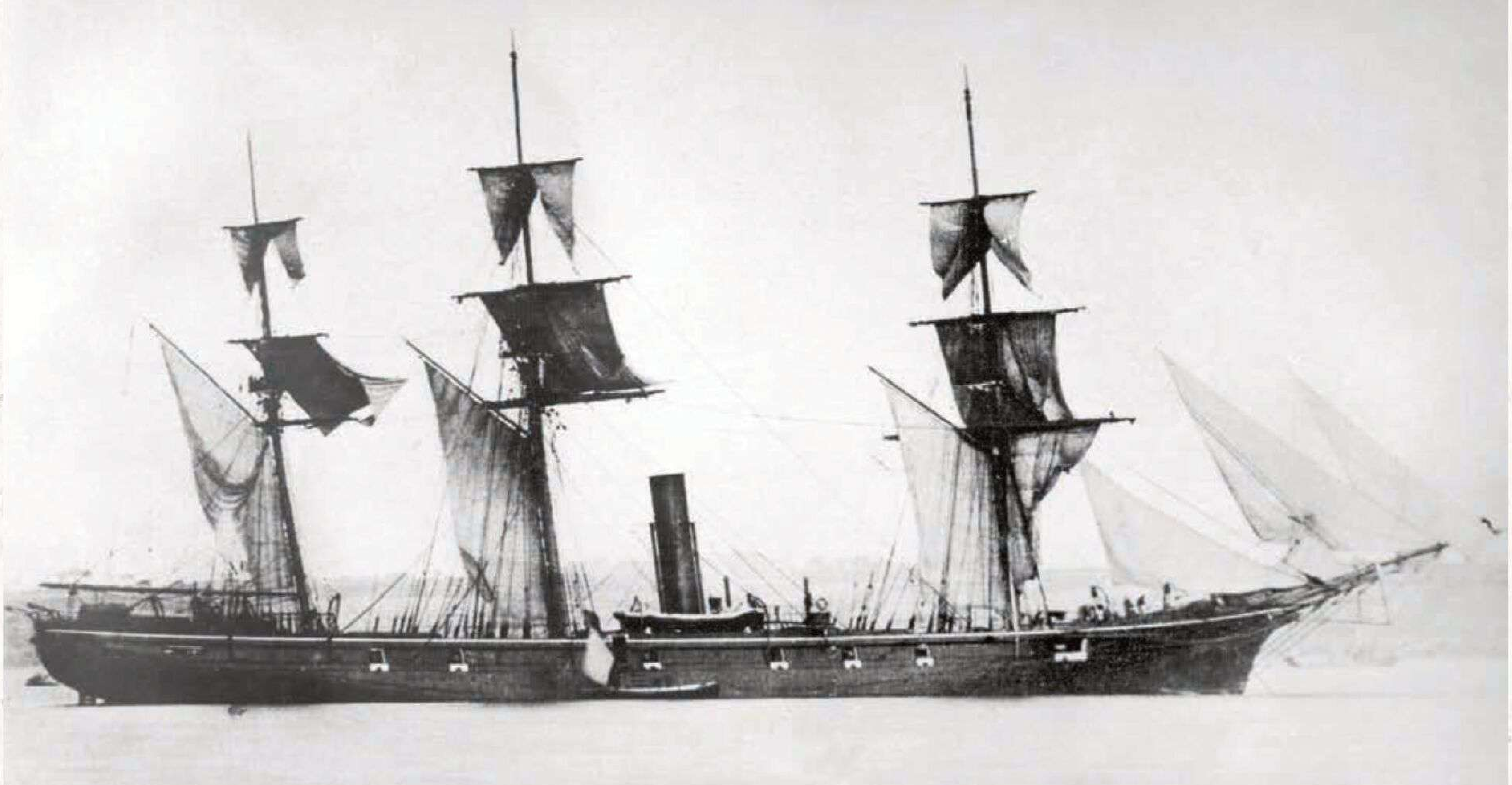
Aber der Sturm hatte nur Atem geholt. Am 28. Oktober steigerte er sich zum brüllenden Orkan, dessen steile Seen auch auf der Reede wüteten und den die *Leipzig* wohl oder übel vor Anker liegend abreiten musste. Nur dadurch, dass aus starken Trossen eine größere Anzahl Taustopper gefertigt und angebracht wurden, konnte das Schiff vor dem Verlust beider Anker und ihrer Ketten bewahrt bleiben. Erst als am nächsten Tag der Sturm wieder abflaute, konnten die Kohlen übernommen und Yarmouth mit gut gefüllten Bunkern verlassen werden. Doch die Fahrt durch den Englischen Kanal brachte auch weiterhin dermaßen schlechtes Wetter, dass die *Leipzig* mit nur fünfeinhalb Knoten vorankam und schließlich unter gesetzten Sturmsegeln beidrehen musste. Dabei arbeitete das Schiff außerordentlich heftig und schlingerte in einem Krängungswinkel bis 26 Grad nach Lee. Korvettenkapitän Herbig entschloss sich, Plymouth als Nothafen anzulaufen, um für die Fahrt durch den Südatlantik die erlittenen Sturmschäden auszubessern.

Nach kurzem Aufenthalt in Montevideo bog die *Leipzig* am 23. Januar 1883 bei Punta Dungenes in die Magellanstraße ein, fast auf den Tag genau wie vor fünf Jahren. Und wie damals verlief die Weiterreise durch die Inselwelt des Pazifischen Ozeans nach Japan. Die folgenden Monate waren ausgefüllt mit den üblichen Ausbildungsprogrammen, mit diplomatischen Missionen und mit Vermessungsarbeiten. Anfang März 1884 erhielt der inzwischen zum Kapitän zur See beförderte Herbig den Befehl zur Heimreise, die ihn zunächst über Manila nach Borneo führte. Im Norden der Insel rammte die Korvette südlich Sandakan einen Unterwasserfelsen, kam aber dann doch mit voll zurückgehender Schraube wieder frei, und der erleichterte Kommandant meinte: „Tja, meine Herren, das hätte leicht ins Auge gehen können."

Die altgedienten Salzbuckel sahen das anders: „Ein einziger Rock auf der ganzen weiten See – und da brummen die auf der Brücke drauf."

Der Schaden zeigte sich größer als zunächst angenommen. Die Außenhaut war auf viereinhalb Metern aufgerissen und zwang das Schiff für sieben Wochen nach Singapur ins Dock. Erst am 30. Mai war die *Leipzig* wieder seeklar und segelte zur Südspitze Afrikas, wo sie am 12. Juli vor Simonstown bei Kapstadt vor Anker ging. In Kapstadt erwartete den Kommandanten neue Order.

„Meine Herren, uns erwartet eine Aufgabe von historischer Bedeutung", erklärte Herbig seinen erwartungsvoll lauschenden Offizieren. „Der Bremer Kaufmann Adolf Lüderitz hat etwa 850 Kilometer weiter nördlich von einem Hottentotten-Oberhäuptling die Bucht von Angra Pequena samt einem Landstreifen in der Breite von 20 Meilen bis zum 26. Grad südlicher Breite im Tausch gegen 100 Pfund in Gold und 200 Gewehre erworben. Seine Bitte um den Schutz des Reiches für seine Handelsniederlassung hat Reichskanzler Bismarck nach eingehender Prüfung etwaiger englischer Interessen auch entsprochen, sodass einer Inbesitznahme des Landstreifens nichts mehr im



GLATTDECKS-KORVETTE: ***SMS Augusta*** **war am Kreuzerkrieg gegen französische Waffen- und Materiallieferungen im Deutsch-Französischen Krieg beteiligt und wurde 1884 zur Kreuzerkorvette umklassifiziert**

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Wege steht. Diese Inbesitznahme, Meine Herren, werden wir gemeinsam mit der Korvette *Elisabeth* durch Flaggenhissung vornehmen."

Die 480 Meilen zum Zielort legte die *Leipzig* in zwei Tagen zurück und ankerte am 18. Juli in der Bucht von Angra Pequena. „Ein ödes Land", wie es der Kommandant des Kanonenbootes *Nautilus*, Korvettenkapitän Aschenborn, in einem Bericht festgehalten hatte. „Der Anblick der Küste war wenig einladend. Eine felsige Wüste ohne Vegetation. Schon beim Einlaufen in die Bucht des Herrn Lüderitz hatte ich durch mein Fernglas den Besitzer am Fenster einer Holzbude beim Anziehen beobachten dürfen."

Ein ödes Land; so empfand auch Herbig und fragte sich, was der Herr Lüderitz sich davon versprach. Er konnte nicht wissen, dass der insolvente Lüderitz schon 1885 das Land wieder verkaufen musste und hier zwei Jahrzehnte später eines der größten Diamantvorkommen der Welt entdeckt werden würde. Nach Eintreffen der *Elisabeth* hisste am 7. August ein Landungszug „in allerhöchstem Auftrag" die deutsche Reichsflagge und stellte damit „das Territorium Lüderitz unter den Schutz und die Oberherrlichkeit Sr. Majestät Kaiser Wilhelms I.".

Damit war die Mission der *Leipzig* abgeschlossen. Auf dem Heimweg entlang der afrikanischen Küste wurde das Schiff noch mit weiteren kolonialpolitischen Aktionen betraut, und der Kommandant erhielt Anweisung, die deutsche Flagge in verschiedenen Küstenorten westlich der Mündung des Kamerun-Flusses zu heißen, soweit nicht dort bereits britische oder französische Ansprüche vorlägen. Am 9. Oktober kehrte die Korvette wieder nach Wilhelmshaven zurück.

Mitte Februar 1885 ging die *Leipzig*, inzwischen als Kreuzerfregatte klassifiziert, ins Dock. Die Admiralität hatte sie als Flaggschiff des Kreuzergeschwaders vorgesehen, und dazu waren neben der Grundüberholung mit einer neuen Schiffsbeplankung und dem Einbau einer vollelektrischen Beleuchtungsanlage umfangreiche Umbauten nötig wie eine Vergrößerung der Innenräume, um den Admiral samt Stab unterbringen zu können. Die Maschine erhielt zehn neue Kessel in zwei getrennten Kesselräumen, was einen zweiten Schornstein erforderte sowie eine neue, vierflügelige Schraube, und um das Heck wurde eine Galerie errichtet. Nach unbefriedigenden Probefahrten mit wiederholtem Dockaufenthalt mussten weitere Veränderungen vorgenommen werden, sodass der neue Kommandant, Korvettenkapitän Hartog, das Schiff erst Anfang Juli 1888 zur dritten Reise voll verwendungsfähig melden konnte.

Ziel war wiederum Ostasien, um in Hongkong die Fregatte *Bismarck* als Flaggschiff abzulösen. Doch so weit sollte es nicht kommen. Die *Bismarck* hatte infolge der zweimonatigen Verspätung der *Leipzig* die Heimreise bereits angetreten, und so fand der Wechsel im jemenitischen Aden statt; noch ohne den Geschwaderchef, Konteradmiral Deinhard, der erst am 31. Oktober mit der Korvette *Sophie* in Bagamojo vor Sansibar eintraf und seine Flagge auf *Leipzig* setzte. Die war mit dem Kanonenboot *Möwe* und der Korvette *Olga* hierher beordert worden, um aufständische Araber und deren Sklavenhandel zu bekämpfen.

„Wobei das eine aus dem anderen resultiert", erläuterte der Admiral in der Offiziersmesse. „Wie Sie wissen, hat das Reich im Februar 1885 mit dem Sultan von Sansibar, Said Bargasch, eine Vereinbarung getroffen, in der die deutsche Schutzherrschaft für das von der Gesellschaft für deutsche Kolonisation erworbene Land im Inneren Ostafrikas seitens des Sultans anerkannt wird. Das aber wollen die Araber, die hier als Sklavenjäger und -händler ihr Unwesen treiben, nicht akzeptieren. Sie bekämpfen die deutschen Kolonisten und wiegeln die afrikanischen Stämme gegen sie auf. Es ist bereits zu Kämpfen gekommen, und um einem offenen Aufstand entgegenzuwirken, hat der deutsche Generalkonsul in Sansibar um militärischen Beistand ersucht. Und den, meine Herren, wird er bekommen."

Hatte das Erscheinen der deutschen Kriegsschiffe bei der Bevölkerung zunächst noch für Zurückhaltung gesorgt, so flackerten die Unruhen wenige Tage später in Tanga ein paar Meilen nördlich Sansibars wieder auf. Ein von *Olga*, *Möwe* und *Leipzig* aufgestelltes Landungskorps ging in die Boote und brachte die deutschen Beamten der Kolonialverwaltung in Sicherheit.

Am 22. September brach Konteradmiral Deinhard mit Booten des Flaggschiffes zu einer Erkundungsfahrt auf dem Kingani nördlich Bagamojos auf, als plötzlich Gewehrsalven über den Fluss hallten. Von beiden Uferseiten

wurden die Boote unter Feuer genommen, den Männern peitschten die Kugeln um die Ohren. Hinter ihnen, in der Stadt, loderten die ersten Brände auf, eine bewaffnete Menschenmenge stürmte das Kolonialgebäude. Korvettenkapitän Donner, der Erste Offizier der vor der Küste liegenden *Leipzig*, reagierte sofort.

Er ließ das bereitstehende Landungskorps die Kutter bemannen und an Land pullen. Heftiges Gewehrfeuer schlug ihnen entgegen, das die Männer mit disziplinierten Salven beantworteten. Als dann noch die Landungsgeschütze ihre donnernde Stimme erhoben, stoben die Rebellen in wilder Flucht davon und verschanzten sich im nahen Busch. Aber da rauschten auch schon die Kutter knirschend an den Strand, und die Soldaten sprangen ins Wasser. „Seitengeweeehr – pflanzt auf! Marsch marsch – hurrah!"

„Der Donner der Geschütze und das Geknatter von einigen Tausend Gewehren verursachten einen betäubenden Lärm"

Aus dem Bericht des Leutnants Freiherr von Behr

Mit erhobenem Säbel stürmte Donner seinem Zug voran. Unablässig feuernd, trieben die Männer im Laufschritt die aufgewiegelten Eingeborenen zurück ins Stadtinnere, wo sie in den steinernen Häusern Deckung suchten. Ein zweiter Zug Seesoldaten unter Leutnant zur See Meier trieb sie nach erbitterten Straßenkämpfen da hinaus und jagte sie in den angrenzenden Busch. Ohne eigene Verluste, aber etwa 100 tote und verwundete Aufständische auf den Straßen Bagamojos zurücklassend, stieg das Landungskorps wieder in die Boote.

„Ausgezeichnet, Donner! Schneidige Attacke!"

„Danke gehorsamst, Herr Admiral."

Die deutschen Kriegsschiffe kreuzten weiter vor Dar-es-Salam, vor Bagamojo und vor Sansibar, die noch gehalten werden konnten, während andere Stationen aufgegeben werden mussten. Bis März nächsten Jahres erlebte Bagamojo noch sieben Angriffe der Aufständischen, die aber alle im deutschen Geschützfeuer liegen blieben.

Am 2. Dezember 1888 griffen die mit Großbritannien vereinbarten Blockademaßnahmen, an denen sich auch Italien und Portugal beteiligten. Das betraf ebenso die *Leipzig*, die die Küste südlich Pagani bis Dar-es-Salam zu überwachten hatte. Dabei wurden in einer dunklen Dezembernacht gleich zwei arabische Daus aufgebracht, auf denen man 146 Sklaven zusammengepfercht vorfand. Wie Sardinen in der Büchse lagen die armen Kerle da. Wen wundert's, dass die deutschen Seeleute nicht gerade sanft mit den gefassten Menschenhändlern umgingen.

Außer der Blockadetätigkeit wurden die *Leipzig* und ihre Barkassen öfters zu militärischen Aktionen herangezogen, denn unter ihrem charismatischen Anführer, dem arabischen Sklaven- und Elfenbeinhändler Buschiri bin Salem, war der sogenannte Araberaufstand zu einem gefährlichen Höhepunkt gekommen. So wurde am 23. März 1889 ein Unternehmen gegen die Küstenstadt Saadani notwendig, wo sich die Rebellen mehrfach Übergriffe hatten zuschulden kommen lassen.

„Das können und dürfen wir so nicht hinnehmen!", erregte sich der Admiral und deutete auf den Kommandanten des Kleinen Kreuzers *Schwalbe*: „Hirschberg, übernehmen Sie das! Weisen Sie die Araber nachdrücklich in ihre Schranken, erteilen Sie ihnen einen fühlbaren Denkzettel! Zur Unterstützung nehmen Sie drei armierte Barkassen der *Leipzig*. Das wird reichen."

Es reichte. Unter dem Donner der Geschütze trieben die angelandeten Seesoldaten des Flaggschiffes die Rebellen aus dem Ort. Desgleichen bei Kondutschi, wo die Landungskorps vier Tage später gegen die aufständischen Araber vorrückten und der Ort nach Beendigung der Kämpfe von Pioniereinheiten dem Erdboden gleichgemacht wurde. Nach diesem Einsatz nahm *Leipzig* die Blockadetätigkeit wieder auf, wurde aber schon am 8. Mai erneut zu einem Landungsunternehmen herangezogen. Geplant war eine Aktion gegen ein befestigtes Lager Buschiris bei Bagamojo unter Führung des Kommandanten der Schwalbe.

„Wird diesmal eine größere Sache, meine Herren", wies Korvettenkapitän Hirschberg die Kommandanten ein. „Beteiligt sind unsere drei Landungsabteilungen mit drei Geschützen. Dazu kommen noch 60 Mann Schutztruppe unter Hauptmann Wissmann und rund 750 afrikanische Söldner."

„Also wieder Marine-Buschkrieg."

„So kann man es auch nennen", grinste Hirschberg, wurde aber schnell wieder ernst. „Die Truppe plant, Buschiris Lager weiträumig zu umgehen, um dann von hinten anzugreifen. Wird zwar ein beschwerlicher Marsch durch den Busch werden, aber mit einem achterlichen Angriff dürfte Buschiri wohl kaum rechnen."

Wie es schien, hatte der Araberführer einen solchen Angriff tatsächlich nicht erwartet. Durch das Überraschungsmoment gelang der Sturm, die Palisaden des Lagers wurden durchbrochen und die Hüttenansammlung des zahlenmäßig überlegenen Gegners regelrecht überrannt. „Der Donner der Geschütze und das Geknatter von einigen Tausend Gewehren verursachten einen betäubenden Lärm", berichtete der Leutnant Freiherr von Behr. „Das ganze Lager war in Rauchwolken gehüllt, sodass die einzelnen Truppenteile sich kaum zu erkennen vermochten."

SCHIFFSTYP

Gedeckte Korvette *Leipzig*

Auf Kiel gelegt war die *Leipzig* als Gedeckte Korvette; das heißt, die Geschütze standen ein Deck tiefer unter dem Oberdeck, also „gedeckt". Vom Typ des Seglers her war sie ein Vollschiff und trug demnach Rahsegel an allen drei Masten. Ein so getakelter Segler ist immer ein Vollschiff, erst mit dem vierten Mast wird er ein Viermast-Vollschiff, und die legendäre *Preußen* war ein Fünfmast-Vollschiff. Aber ein Dreimast-Vollschiff wäre so wie ein weißer Schimmel oder schottischer Scotch.

Sieg auf der ganzen Linie. Buschiri entkam zunächst, wurde aber dann von Einheimischen an die Deutschen verraten. Das Kriegsgericht in Pangani erkannte „der grauenhaften Hinmordung Hunderter harmloser Menschen wegen" am 15. Dezember auf Todesstrafe, die noch am gleichen Tag durch den Strang vollstreckt wurde.

Aber erst ab Mitte Mai 1890 herrschte wieder Frieden in Deutsch-Ostafrika. Mit dem „Sansibar-Vertrag", den Bismarcks Nachfolger Leo von Caprivi mit England schloss, zog Deutschland seine Schutzherrschaft über Wituland zugunsten Englands zurück und erklärte sich mit der Schutzherrschaft der Briten über Sansibar einverstanden. Im Gegenzug überließ England dem Deutschen Reich die Nordseeinsel Helgoland.

Für das Landungskorps der *Leipzig* waren noch vier weitere Einsätze gefolgt, und als die Blockade Mitte Juli 1889 wieder aufgehoben wurde, hatte das Flaggschiff insgesamt 551 verdächtige Fahrzeuge aufgebracht und durchsucht. Am 13. August wurde das Schiff zum Eindocken nach Kapstadt aus dem Verband entlassen. Die langen Monate ununterbrochener Seefahrt verlangten eine Ruhepause sowie dringende Überholungsarbeiten, hauptsächlich an der Schraube und am Unterwasserschiff.

Damit war das afrikanische Abenteuer der *Leipzig* und seiner Besatzung beendet, das Schiff konnte endlich die ursprünglich geplante Reise in den Pazifik und in die asiatischen Gewässer antreten – „Flagge zeigen", wie es so schön hieß. Ausgedehnte Fahrten durch die Inselwelt Indonesiens, durch den Bismarck-Archipel und zu der neuen deutschen Kolonie Neuguinea schlossen sich an, sodass die Männer und die Seekadetten von der anderen Seite des Erdballs viel zu sehen bekamen.

Nur nach Hause kamen sie nicht!

Anfang Mai 1891 erging eine neue Segelorder an die Schiffsführung. Die trug zwar den Vermerk „streng vertraulich", aber auf einem Schiff mit 425 Mann Besatzung gab es viele neugierige Augen und Ohren, die sich zu helfen wussten.

„Nach Südamerika soll es gehen, hat der Rudergänger aufgeschnappt, nach Chile. Revolution ausgebrochen, da brennt's."

„Aha, und wir sollen mal wieder löschen helfen."

„Richtig. Und wir kriegen auch 'n neues Mützenband: *SMS Feuerwehr*!"

In dem südamerikanischen Küstenstaat, in dem starke deutsche Wirtschaftsinteressen bestanden, war es Ende 1890 zu einer Revolution gegen den amtierenden Präsidenten Balmaceda gekommen. Da durch die Vorgänge der internationale Seehandel stark beeinträchtigt wurde, sah sich neben anderen Nationen auch Deutschland gezwungen, zum Schutz seiner Interessen und der dort lebenden Deutschen Kriegsschiffe zu entsenden.

„Beschleunigt seeklar machen!", hatte der neue Geschwaderchef, Konteradmiral Valois, befohlen. Die Zeit drängte, denn die Segelorder war äußerst dringend formuliert. „Wir segeln gemeinsam mit den Korvetten *Sophie* und *Alexandrine*, mehr Schiffe haben wir einfach nicht zur Verfügung."

„Aber wir müssen noch bunkern, Herr Admiral", warf der Chief ein.



DAS ENDE: ***Leipzig*** **als Maschinen- und Wohnhulk im großen Hafen von Wilhelmshaven an der Pier mit Schlagseite; im Hintergrund ein Kleiner Kreuzer**

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

„Dafür haben wir keine Zeit mehr. Wenn die Kohlen nicht reichen, müssen wir eben segeln. Hoffen wir auf günstige Winde."

Die Winde kamen auch. Aber mit solcher Wucht, dass die Schiffe vor Topp und Takel dagegen andampfen mussten. Das ging wieder zu Lasten der Kohlen, und so mussten sich die um 2.000 Tonnen leichteren Korvetten vorspannen und ihr Flaggschiff über weite Strecken schleppen. Unter diesen Umständen lief der Verband zunächst San Francisco an, wo die *Leipzig* gleich an die Kohlenpier ging, und endlich, am 9. Juli, machte der Verband im Hafen von Valparaiso fest. Der schnelle Ablauf der weiteren Ereignisse machte einen Einsatz der Schiffe überflüssig – mit der Einnahme der Stadt durch die Aufständischen war der chilenische Bürgerkrieg praktisch beendet.

Mitte Dezember traf der Befehl zur Weiterreise ein, und die führte – wie sollte es auch anders sein – nach Ostasien. Nachdem die *Leipzig* dort fünf Monate lang die üblichen Stationen abgeklappert hatte, rief eine neue Order das Schiff drohender Unruhen wegen wieder nach Ostafrika. Wider Erwarten blieb es aber dort ruhig, und da man schon einmal vor Ort war, ließ der Geschwaderchef sein Flaggschiff zu notwendigen Reparaturen in Kapstadt eindocken. Der dort angefertigte und in Berlin eingegangene Zustandsbericht fiel aber aufgrund der Abnutzungserscheinungen an Schiffs- und Maschinenteilen so negativ aus, dass die Reparatur einer Grundüberholung des Schiffes gleichgekommen wäre. Und die wäre in Kapstadt einfach zu teuer geworden. Also wurde die *Leipzig* nach Wilhelmshaven zurückgerufen und außer Dienst gestellt. Eine Untersuchung der Werft ergab, dass die Schäden eine Weiterverwendung in Übersee ausschlossen, der Schiffsrumpf aber noch als Wohn- und Maschinenhulk verwendbar sei. Die *Leipzig* war am Ende ihres ereignisreichen Lebens angekommen. Abgetakelt sackte sie am 5. November 1919 an ihrem Liegeplatz plötzlich weg und legte sich auf Grund. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: *Seenot im Dezember 1934 – Der deutsche Nordatlantik-Liner New York*

DEUTSCHE AGENTENSCHIFFE IM ZWEITEN WELTKRIEG

„Ghost ships“

Französische Fischer nannten sie „Phantomsegler“, Segelboote, die im Dienst der deutschen Abwehr Agenten an den entlegensten Küsten der Erde absetzten. Einer der Kommandanten dieser offiziell als „Hilfskriegsschiff“ bezeichneten Boote war Leutnant zur See Heinrich Garbers

Von Jens Grützner



GEHEIMES DOKUMENT: Nicht nur die Einsätze des Hilfskriegsschiffes *Passim* waren geheim, sondern auch Fotos des Seglers

Foto: Sammlung Grützner

Irgendwo am Strand von Cap Frio in Brasilien, 1943. Heinrich Garbers hatte soeben zwei Agenten erfolgreich an Land gebracht und wollte mit seinen drei Kameraden im Schlauchboot zu ihrer vor der Bucht wartenden Jacht zurückpaddeln. Doch die starke Brandung brachte das Boot jedes Mal zum Kentern. Garbers erinnerte sich an ein Phänomen, das man den „grünen Strahl" nennt. Mit dem ersten Sonnenstrahl in der Morgendämmerung beruhigte sich die Brandung ganz kurz, und so erreichten die vier deutschen Seeleute hastig paddelnd ihr wartendes Segelboot.

Wer war Heinrich Garbers, der in Hamburg am 14. März 1909 geboren wurde? Fest steht: Er liebte die See leidenschaftlich, soll sich als Kind öfter im Hafen herumgetrieben als die Schule besucht haben und begann schon in jungen Jahren seine Segelboote selbst zu bauen. Damals segelte er mit einer Rennjolle heimlich nach Helgoland und schmuggelte von dort Kaffee, Schokolade und andere Lebensmittel von der zollfreien Insel in die Elbmetropole.

Leidenschaftlicher Seemann

Ab 1935 nahm der junge Segler an diversen Regatten in der Ostsee und in den Niederlanden teil. 1938 überquerte er von Falmouth aus in 52 Tagen allein den Atlantik. Garbers Fähigkeiten in astronomischer Navigation waren damals nicht überragend. Er musste sich allein mit Breiten behelfen, genauso wie die Kapitäne in früheren Zeiten. Trotzdem erreichte er nach noch nicht einmal zwei Monaten sein angepeiltes Ziel, den Hafen von New York. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war der Einhandsegler Werkmeister auf einer Hamburger Werft und arbeitete zu Beginn des Jahres 1941 im technischen Zeichenbüro als Instrukteur.

Während dieser Zeit suchte ihn Christian Nissen auf, ein ebenfalls bekannter und erfolgreicher Segler der Vorkriegszeit. Er stellte Garbers einen schwimmenden Untersatz



AUF DER SEE ZU HAUSE: Leutnant Heinrich Garbers kam über die Liebe zur Seefahrt und speziell zum Segeln eher zufällig zur Marine

Foto: Interfoto/Hermann Historica

und eine große Auslandsreise in Aussicht. Der Hamburger überlegte nicht lange und wurde am 7. März 1941 zum Matrosen der Kriegsmarine ernannt. Der Grund für diese Entscheidung ist einfach erklärt: Garbers war passionierter Segler und liebte die Seefahrt. Eine besondere patriotische Gesinnung oder gar ein blinder nationalsozialistischer Eifer waren ihm fremd. Er war froh, in diesen Kriegszeiten ein Segelboot unter den Füßen zu haben, anstatt mit der Waffe in der Hand an der Landfront kämpfen zu müssen.





GROSSE EHRE: Die Trophäe des New Yorker Yachtclubs für Garbers zeigt drei vergoldete bzw. versilberte Säulen, die mittlere mit Aufsatz in Form eines Seglers

Foto: Interfoto/ Hermann Historica

Im ersten Einsatz sollten für die Deutsche Abwehr zwei Agenten an der südafrikanischen Küste abgesetzt werden. Am 1. April 1941 verließ die 34-Tonnen-Jacht *Kyloe* unter dem Kommando von Christian Nissen mit Garbers als Steuermann St. Malo. Einer der Agenten war der Bure und überzeugte Nationalsozialist Robby Leibbrandt. Am 8. Juni 1941 erreichten die Segler nach vielen Schwierigkeiten mit ihrem brisanten Passagier die Gewässer um Port Nolloth und setzten nur Leibbrandt ab. Bis Ende des Jahres stiftete der Bure mittels Sabotage Unruhe in Südafrika, wurde verraten, gefangen genommen und zum Tode verurteilt, schließlich aber begnadigt.

Die *Kyloe* segelte mit dem zweiten Agenten zurück und erreichte nach 111 Tagen Villa Cisneros in Spanisch-Westafrika, wo der Einsatz endete. Garbers hatte auf dieser Fahrt so viele Erfahrungen gesammelt, um selbst als Kommandant ein Boot zu führen.

Besatzung aus alten Kameraden

Nach seiner Rückkehr bestand für ihn die erste Herausforderung darin, einen geeigneten schwimmenden Untersatz für künftige Unternehmungen zu finden. Zögernd kaufte er die *Passim*, die in Brest auf Reede lag. Sie gehörte vier Brüdern, die das Boot nach den Plänen der französischen Thunfischfänger bauen ließen. Ihr einziger Nachteil war ihre geringe Geschwindigkeit von maximal acht Knoten.

Garbers brachte die *Passim* nach Arcachon, einem französischen Badeort an der Biskaya, in der Hoffnung, dort von feindlichen Spionen nicht entdeckt zu werden. Seine Besatzung stellte er aus alten Segelkameraden zusammen, alles erfahrene Hochseesegler. Sie stammten von der Elbe oder der Ostseeküste und waren das harte Leben auf See gewöhnt. Das bot Garbers die Gewähr, dass sie auf einer langen Reise gut miteinander auskommen würden.

Am 2. August 1942 verließ *Passim* Arcachon zu einem neuen Unternehmen. Dieses Mal sollten drei Agenten an der südafrikanischen Küste abgesetzt werden. Garbers, inzwischen Leutnant zur See, war kein verwegener Draufgänger, sondern plante alles genau und sorgfältig. Er war kühn, aber vorsichtig und misstrauisch. Sein Ziel war es, die drei Agenten wie geplant anzulanden und danach mit seiner Besatzung, vier Matrosen, einem Koch und einem Funker, unversehrt in die Heimat zurückzukehren.

Nach Einbruch der Dämmerung ließ der Kommandant die weiße Jacht von seiner Besatzung blau pönen und tarnte sie als por-



SPEKTAKULÄR: In seinem ersten Einsatz setzte Garbers mit der über 22 Meter langen *Kyloe* zwei Agenten an der südafrikanischen Küste ab

Foto: Sammlung Grützner



AUSZEICHNUNGEN: Obwohl Garbers nie eine militärische Ausbildung durchlief, wurde er als Sonderführer in die Abwehr übernommen und erhielt zunächst das Blockadebrecher-Abzeichen und das Eiserne Kreuz

Foto: Interfoto/Hermann Historica

tugiesischen Thunfischfänger. So konnte er die britische „Sunderland", ein Langstrecken-Aufklärungsflugzeug, das am nächsten Morgen nach einem weißen Boot Ausschau hielt, erfolgreich täuschen.

Sondermissionen

Am 5. Oktober 1942 setzte er die ersten beiden Agenten an der Küste vor der großen Namib-Wüste ab. Der dritte Mann folgte wenige Tage später 700 Seemeilen nördlich. Die beiden Agenten blieben verschollen – wahrscheinlich sind sie in der Wüste ums Leben gekommen. Der Dritte wurde bereits nach 24 Stunden verraten und interniert. Die *Passim* hatte eine stürmische Rückreise und erreichte erst Silvester 1942 den Hafen von Bayonne.

Kommandant und Boot konnten sich nicht lange ausruhen, denn schon nach wenigen Wochen befand sich Garbers mit seiner Jacht erneut auf See. Dieses Mal ging es nach Brasilien, um dort zwei Agenten an Land zu bringen. Wieder als portugiesischer Thunfischfänger getarnt, durchquerte er die Biskaya. Erneut konnte eine „Sunderland" getäuscht werden, doch nach einigen Tagen geriet *Passim* mitten in einen britischen Geleitzug, der aus Gibraltar kam.

Vier Zerstörer liefen an den Seiten des Geleits entlang und bewachten die Fracht-

schiffe. Eines dieser schnellen Kriegsschiffe kam näher und strahlte mit seinem Scheinwerfer den vermeintlichen Portugiesen an. Hatte Garbers einen Fehler begangen? Würde die Tarnung auffliegen? Sollte die Besatzung in Feindeshand fallen, wartete mit einiger Sicherheit der Strick auf sie. Keiner der Männer trug eine Uniform, somit würden sie als Spione abgeurteilt werden. Garbers für seine Person wollte sich lieber ins Meer stürzen und als Soldat sterben. Doch nach einer Minute erlosch der Scheinwerfer, und der Zerstörer kehrte zum Konvoi zurück.

Die weitere Fahrt nach Südamerika verlief ohne besondere Ereignisse. Die beiden Agenten verließen programmgemäß an der brasilianischen Küste das Boot. Dabei kam es zu dem eingangs erwähnten Zwischenfall, bei dem man nur mithilfe des „grünen Strahls", einem Naturphänomen, sicher zur *Passim* zurückkehren konnte. Nach 154 Tagen und 11.000 zurückgelegten Seemeilen erreichten Boot und Besatzung wohlbehalten Frankreich, während die beiden Spione nach kurzer Zeit verhaftet wurden.

Diplomatisches Ringen

Dann folgte seine letzte geheime Fahrt, dieses Mal nach Argentinien. Dort sollte er zwei Agenten südlich vom Rio Plata an Land bringen. Am 11. Juli 1944 erreichte die *Passim* die argentinische Küste und erfüllte ihren Auftrag. Im Gegenzug nahm Garbers drei enttarnte Agenten an Bord. Diese dachten, auf hoher See würden sie auf ein U-Boot umsteigen, das sie nach Deutschland zurückfahren werde. Doch Garbers beabsichtigte, sie mit der *Passim* über den Atlantik in die Heimat zu bringen. Nur indem er seine militärische Kommandogewalt anwandte, konnte er das aufgebrachte Trio beruhigen.

Nach Beginn der alliierten Invasion im Juni 1944 war es für den deutschen Segler unmöglich, in seinen Heimathafen zurückzukehren. Garbers lief daher in den spanischen Hafen Vigo ein und ließ sich dort mit seiner Besatzung internieren. Vorher hatte man alles an Bord vernichtet, was verdächtig war. Auch die drei Agenten hatten das Boot rechtzeitig an der Küste in zwei Schlauchbooten verlassen.

Nach sechswöchigem diplomatischem Ringen zwischen dem deutschen und dem britischen Konsul flog Garbers schließlich von Madrid direkt nach Berlin. Unmittelbar vor dem Abflug wurde über die Medien bekanntgegeben, dass dem Leutnant Heinrich Garbers von Hitler das Ritterkreuz verliehen worden sei. Damit wurde der Marineoffizier fast von den eigenen Leuten enttarnt.



HÖCHSTE EHRUNG: **Nach drei Sonderunternehmungen mit 545 Tagen auf See und einer zurückgelegten Strecke von 35.415 Seemeilen erhielt Garbers am 1. November 1944 das Ritterkreuz**

Foto: Interfoto/Hermann Historica



Der Admiralinspekteur
der Kriegsmarine des Großdeutschen Reiches

Potsdam-Babelsberg 21.XI.44

Lieber Garbers !

Aus Anlass der am 1.November 1944 an Sie erfolgten Verleihung des Ritterkreuzes überreiche ich Ihnen als Zeichen meines persönlichen Dankes und meiner Anerkennung mein Bild.
Mit kameradschaftlichem Gruss und Heil Hitler !

Ihr

Raeder.

DER CHEF DES OBERKOMMANDOS
DER WEHRMACHT

GENERALFELDMARSCHALL

PROPAGANDAWIRKUNG: **Auch die militärische Prominenz wie Großadmiral a. D. Erich Raeder und Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel wurden auf den Leutnant aufmerksam**

Foto: Interfoto/Hermann Historica

Heinrich Garbers blieb der See auch nach dem Zweiten Weltkrieg verbunden: Er baute in seiner Heimatstadt Hamburg eine kleine Werft auf

In Berlin angekommen, wurde er unverzüglich von SS-Obergruppenführer Kaltenbrunner empfangen, dem Nachfolger von Admiral Canaris als Chef der deutschen Abwehr, der ihm das schwarz-weiß-rote Band mit dem Ritterkreuz um den Hals legte. Kaltenbrunner wiederholte dabei die Worte Hitlers, die dieser zu ihm gesagt haben soll: „Das sind Männer nach meinem Geschmack, die in den Kämpfen an Land und den Stürmen des Ozeans geformt sind, sie werden die Zukunft Europas sichern."

Das Kriegsende erlebte der Hamburger Segler in Amsterdam. Dort geriet er in britische Gefangenschaft, wo ihn schwerste Verhöre und eine „Sonderbehandlung" mit Hunger und Kälte erwarteten. Die Sieger glaubten ihm seine Kriegserlebnisse schlicht nicht und lieferten ihn in ein Irrenhaus ein, da sie annahmen, er hätte mit einem U-Boot die Naziführung außer Landes gebracht. Später in ein Gefangenenlager überführt, wurde Garbers im März 1946 entlassen. Er starb am 18. Dezember 1963. ⚓

LUXUS-SCHWESTERN DER WHITE STAR LINE

Die Großen Vier

Celtic, _Cedric_, _Baltic_ und _Adriatic_ sind eine Legende! Das pro Passagierdampfer 20.000 BRT vermessende größte und luxuriöseste Quartett der Welt prägte zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Route Liverpool–New York. Was wurde aus den „Big Four"?

Von Ingo Thiel

Schiffsglockenschläge und Typhonstöße hallen durch den dichten Nebel. Obwohl die Töne direkt von steuerbord kommen und die beiden Havaristen nach ihrer gefunkten Positionsangabe unmittelbar neben der zur Rettung eilenden *Baltic* liegen müssten, sind in der dicken Suppe keine Schiffsumrisse auszumachen.

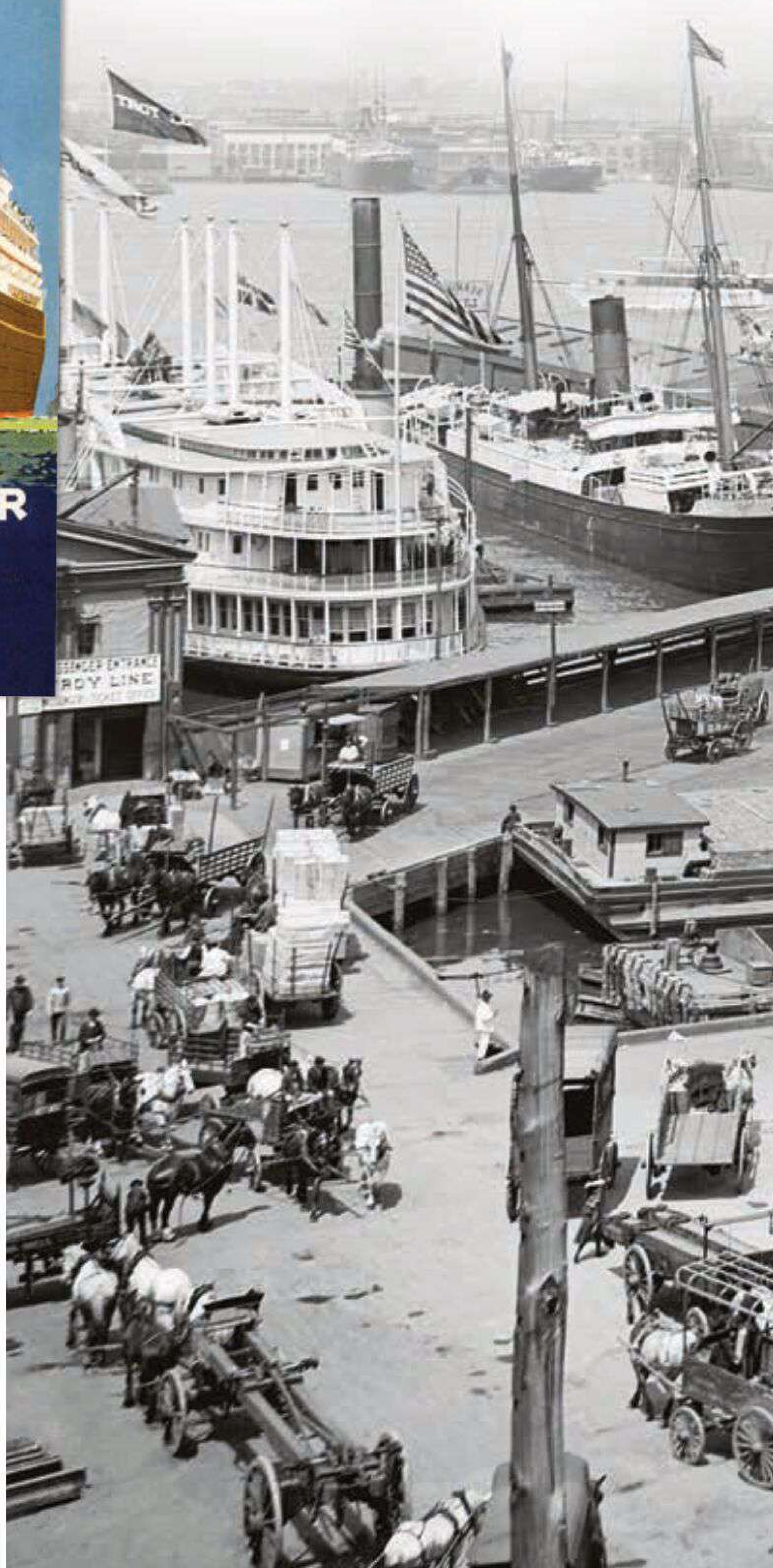
Am frühen Morgen des 23. Januar 1909 rammte der Passagierdampfer *Florida* (Reederei Lloyd Italiano) etwa 175 Meilen östlich des Leuchtturms Ambrose Lightwar die *Republic*, die wie *Baltic* zur White Star Line gehörte.

Der Bug der *Florida* wurde zusammengedrückt, drei Crewmitglieder starben. Innerhalb weniger Minuten liefen Maschinen- und Kesselräume der *Republic* voll, das Schiff hatte erhebliche Schlagseite. Die 115 Meilen vor dem Ziel New York fahrende *Baltic* unter Kapitän J. B. Ranson dampfte mit Höchstgeschwindigkeit zur Unfallstelle. Seit den Mittagsstunden kreiste das Schiff dort durch den Nebel, erst gegen 19 Uhr fand man die beiden Havaristen. Die ganze Nacht bis 8 Uhr morgens wurden die Passagiere der *Florida* und der Republic auf die *Baltic* evakuiert – bis heute zählt dieser Personentransfer zu den größten Rettungsaktionen auf offener See.



WELTBEKANNT: **Ein regelmäßiger Liniendienst von Liverpool nach New York war das Ziel, als Thomas Ismay im Jahre 1869 die (neue) White Star Line gründete**

Foto: picture-alliance/The Advertising Archives



Als Auswandererschiffe konzipiert

Rettungen, eigene Havarien, Kriegseinsätze – der Lebenslauf jedes einzelnen Schiffs der „Big Four" der White Star Line war genauso wechsel- und schicksalhaft wie die damalige Weltgeschichte mit Rüstungswettlauf, Erstem Weltkrieg, den „goldenen" 1920er-Jahren, Weltwirtschaftskrise und der erneuten Aufrüstung weltweit. *Celtic* (1901) und *Cedric* (1902) waren noch als Auswandererschiffe konzipiert, mit 80 Prozent Passagierkapazität in der dritten Klasse. Bei der *Baltic* (1903) wurde das Angebot für die erste und zweite Klasse bereits fast verdoppelt, und die *Adriatic* (1907) konnte noch einmal 50 Passagiere der zweiten Kategorie mehr befördern.

Begonnen hatte die Geschichte der berühmten Schwestern um die Jahrhundertwende: Thomas Ismay, Gründer der White

Star Line, wollte für die 1899 in Dienst gestellte *Oceanic* noch ein Schwesterschiff bauen. Doch nach seinem plötzlichen Tod am 23. November 1899 wurden diese Pläne verworfen: Sein Sohn und Nachfolger Bruce Ismay bestellte stattdessen bei Harland & Wolff in Belfast vier neue Schiffe, bei denen Luxus und Komfort im Vordergrund standen statt – wie bei den Konkurrenten – die Geschwindigkeit.

Jachtartiges Äußeres

Wie erstmals bei der *Oceanic* wurde die Kommandobrücke in die Decksaufbauten integriert, was den Ozeanlinern ein jachtartiges Aussehen gab. Das erste Schiff, zu Ehren des Baulandes *Celtic* genannt, wurde 1901 gebaut und mit 21.035 BRT vermessen.

Eine wesentliche Innovation stellte die Motorenkonstruktion dar, die man sich bei der eigenen *Cymric* abgeschaut hatte: Das



BESTE ADRESSE: Büros der White Star Line im „Oceanic House" in der Cockspur Street London; der Firmensitz der Gesellschaft war Liverpool Foto: picture-alliance/HIP/English Heritage

Schiff, ursprünglich als Viehtransporter gebaut, war mit kompakten Motoren ausgerüstet, die weniger Platz einnahmen und deutlich weniger Kohle verbrauchten. Dadurch ergab sich auf der ein Drittel kleineren *Cymric* gegenüber der *Oceanic* eine deutlich höhere Nettoraumzahl (8.123 nt/6.996 nt), also viel mehr Platz für Passagiere und Ladung. So wurde die *Celtic* mit Vierfach-Expansionsmaschinen ausgestattet, die auf Doppelschrauben und eine Geschwindigkeit von 16 Knoten ausgelegt waren. Dadurch sank der Kohleverbrauch auf nur 260 Tonnen pro Tag gegenüber 400 Tonnen, die die *Oceanic* benötigte.

Celtic konnte bis zu 2.859 Passagiere mitnehmen: 347 in der ersten, 160 in der zweiten und 2.352 in der dritten Klasse; dies war zu dieser Zeit die größte Kapazität aller Linienschiffe auf dem Nordatlantik. Die Passagierunterkünfte waren auf sechs Decks verteilt: Bootsdeck (A-Deck), obere Promenade (B-Deck), Promenade (C-Deck), Salon (D-Deck), oberes (E-Deck) und unteres Deck (F-Deck).

Die erste Klasse war mittschiffs auf den vier obersten Decks untergebracht und umfasste neben den Suiten eine große Lounge, einen Raucherraum auf dem Bootsdeck sowie einen großen Speisesaal auf dem Salondeck. Unterkünfte der zweiten Klasse be-

AN DER PIER IN NEW YORK: Die 1903 vom Stapel gelaufene *Baltic*, im Ersten Weltkrieg Truppentransporter, war eine der vier „Schwestern", die als Passagierdampfer Geschichte schrieben

Foto: picture-alliance/Everett Collection



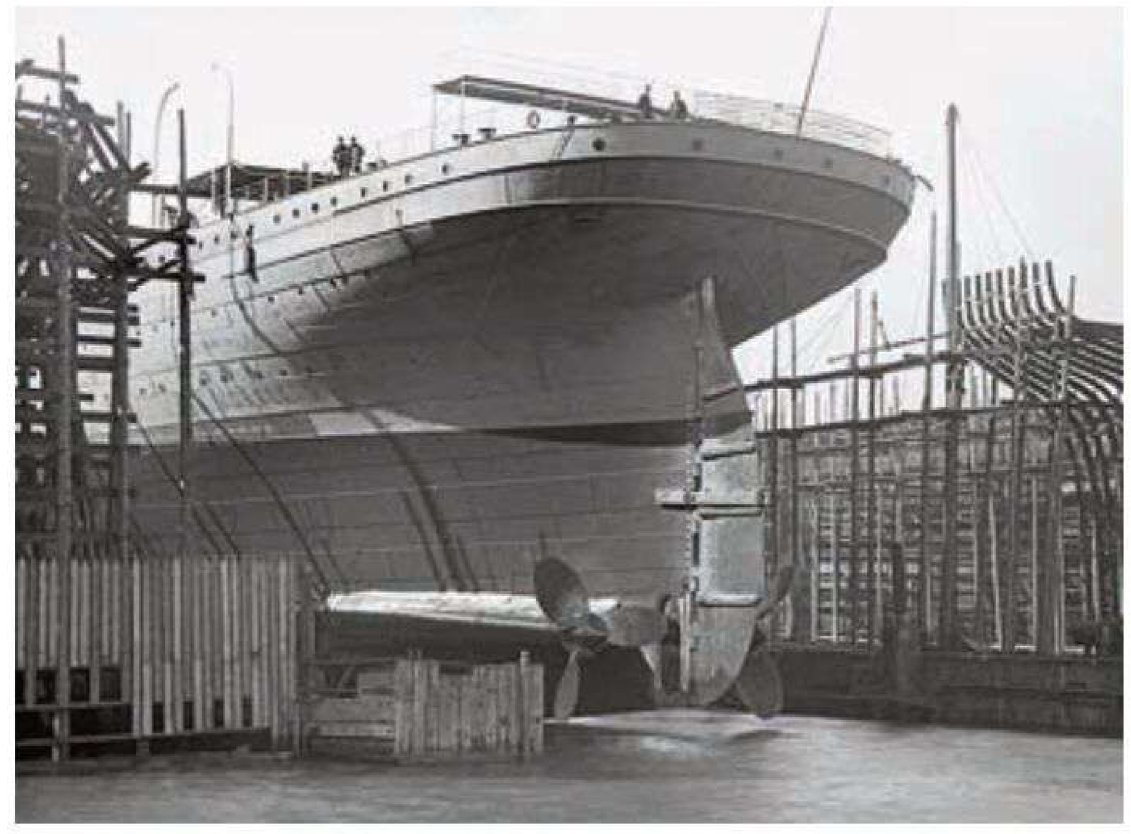
fanden sich auf den Steuerbordseiten des Salon- und des Oberdecks, die Passagiere hatten dort ebenfalls einen eigenen Rauchraum und eine Bibliothek, ihr Speisesaal befand sich auf dem Salondeck.

Komfort und Luxus

Was die *Celtic* außergewöhnlich machte, war der Komfort für Reisende der dritten Klasse, meist Auswanderer in die Neue Welt: Massenschlafsäle für die dritte Klasse waren bis dahin die Regel; die Ingenieure der White Star Line aber schafften auf dem Neubau immerhin 1.752 Schlafplätze in achtern auf dem unteren Deck untergebrachten Zweier-, Vierer- und Sechserkabinen für verheiratete Paare, Familien mit Kindern sowie allein reisende Frauen.

Allein reisende Männer dagegen waren in zwei großen Schlafsälen mit je 300 Betten im Bugbereich untergebracht – weit weg von Frauen und Familien. Auch Bäder, Toiletten und vier Speisesäle, die zwischen den Mahlzeiten als Lounge und Raucherraum dienten, waren nach diesem Prinzip getrennt: Der Speisesaal für allein reisende Männer befand sich auch im Bugbereich und war zusätzlich mit einer Bar für die Abende ausgestattet.

Die Reederei hatte geplant, die vier neuen Atlantik-Liner in überlappender Folge bauen zu lassen. So begann der Bau von *Cedric*, als der Rumpf der *Celtic* kurz vor der Fertigstellung stand. Obwohl sie in Länge und Breite genau die gleichen Abmessungen wie die *Celtic* hatte, überwog die *Cedric* ihre Schwester um 155 Tonnen und wurde damit das größte Schiff der Welt. Vor allem im Innenausbau gab es deutliche Unterschiede: An Bord der *Cedric* hatten die Unterkünfte der ersten Klasse mehr private Badezimmer, und es gab



READY TO LAUNCH: **Mit der Baunummer 335 lief die *Celtic* am 4. April 1901 vom Stapel. Das Schiff vermaß 21.035 BRT**

Foto: Interfoto/Mary Evans/Harland & Wolff Collection/ National Museums Northern Ireland

mehr und größere Suiten, die aus miteinander verbundenen Kabinen bestanden.

Die *Celtic* ging am 26. Juli 1901 auf Jungfernfahrt von Liverpool nach New York und überzeugte mitreisende Journalisten vor allem durch ihre Seetüchtigkeit. Das Schiff liege so stabil im Wasser wie der Felsen von Gibraltar, schrieb ein Reporter. *Cedric* lief

In der dritten Klasse gab es normalerweise nur Massenschlafplätze – White Star Line schuf selbst „unten“ Zweier-, Vierer- und Sechserkabinen

am 21. August 1902 vom Stapel und verließ Liverpool am 11. Februar 1903 zu ihrer Jungfernfahrt nach New York. Auf dieser Route war sie während der nächsten knapp 30 Jahre unterwegs.

Den Kiel der dritten Schwester, der *Baltic*, hatte man im Juni 1902 bei Harland & Wolff gelegt. Ursprünglich als echtes Schwesterschiff geplant, beschloss die Reederei nach der Kiellegung, den Rumpf um 28 Fuß auf mehr als 220 Meter zu verlängern, um noch mehr Raum für die beiden oberen Klassen zu bieten. Dies erforderte jedoch, den Kiel in zwei Teile zu schneiden und ein neues Mittelstück einzufügen.

Dadurch war es möglich, die Erste-Klasse-Kapazität auf 425 und die der zweiten Klasse auf 450 Passagiere zu erhöhen, fast doppelt so viel wie auf der *Cedric*. Durch die zusätzliche Länge kam die *Baltic* auf eine Bruttoraumzahl von 23.876 und war damit bei ihrer Jungfernfahrt am 29. Juni 1904 das größte Passagierschiff der Welt.

Die Reederei setzt Zeichen

Während die ersten drei Schiffe des Quartetts ohne große Probleme gebaut und in Dienst gestellt wurden, hatte das vierte und letzte, die *Adriatic*, eine erhebliche Verzögerung beim Bau. Zwar wurde der Kiel am 18. November 1902 gelegt, doch das White-Star-Management wollte erneut ein Zeichen in puncto Luxus setzen, und der Einbau des ersten Swimmingpools sowie des ersten türkischen Bades auf einem Passagierschiff verschlangen ebenso Zeit wie die Lieferungen der edlen Materialien für den Innenausbau und die Konstruktion einer stärkeren, aber trotzdem platzsparenden und effizienten Motoranlage. So vergingen zwischen Kiel-

STOLZ DER REEDEREI: **Bis 1904 das größte Passagierschiff der Welt, wurde die *Celtic* zu Beginn des Ersten Weltkrieges zunächst zu einem bewaffneten Handelsschiff umgebaut**

Foto: Interfoto/Mary Evans/Harland & Wolff Collection



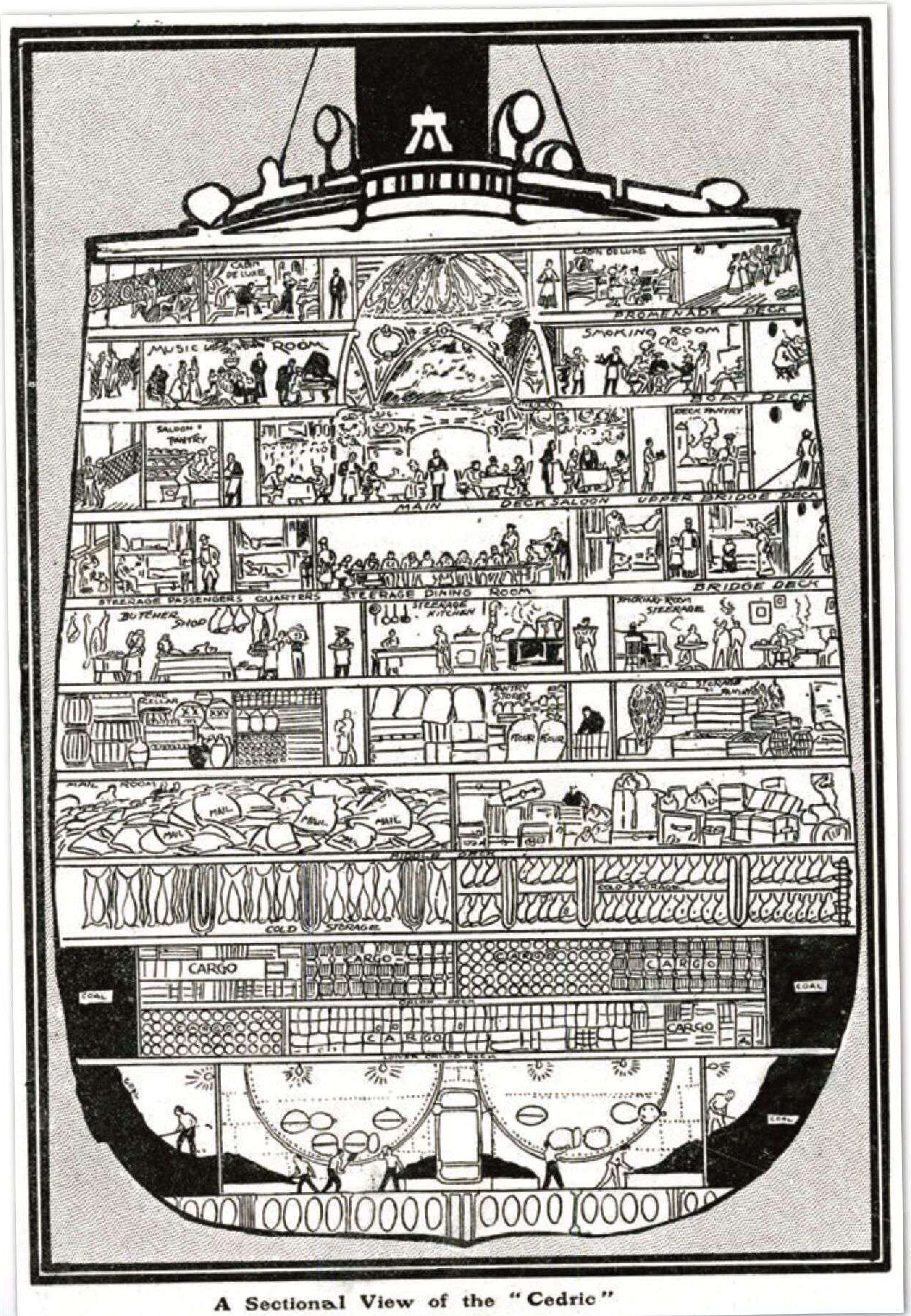
legung und dem Start der weiteren Arbeiten rund 17 Monate.

Als *Adriatic* am 20. September 1906 endlich ihren Stapellauf absolvierte, war sie fast 46 Monate im Dock – mehr als doppelt so lange, wie für den Bau der Vorgängerin *Baltic* benötigt worden war. Dafür präsentierten sich die Unterkünfte noch luxuriöser, wobei der Schwerpunkt natürlich auf den beiden oberen Klassen lag. Gleichzeitig aber wurde der hohe Standard für die dritte Klasse beibehalten. Die britische Boulevardzeitung *The Bystander* bezeichnete die *Adriatic* aufgrund des mondänen Interieurs als „The Liner Luxurious".

Erhöhte Kapazitäten

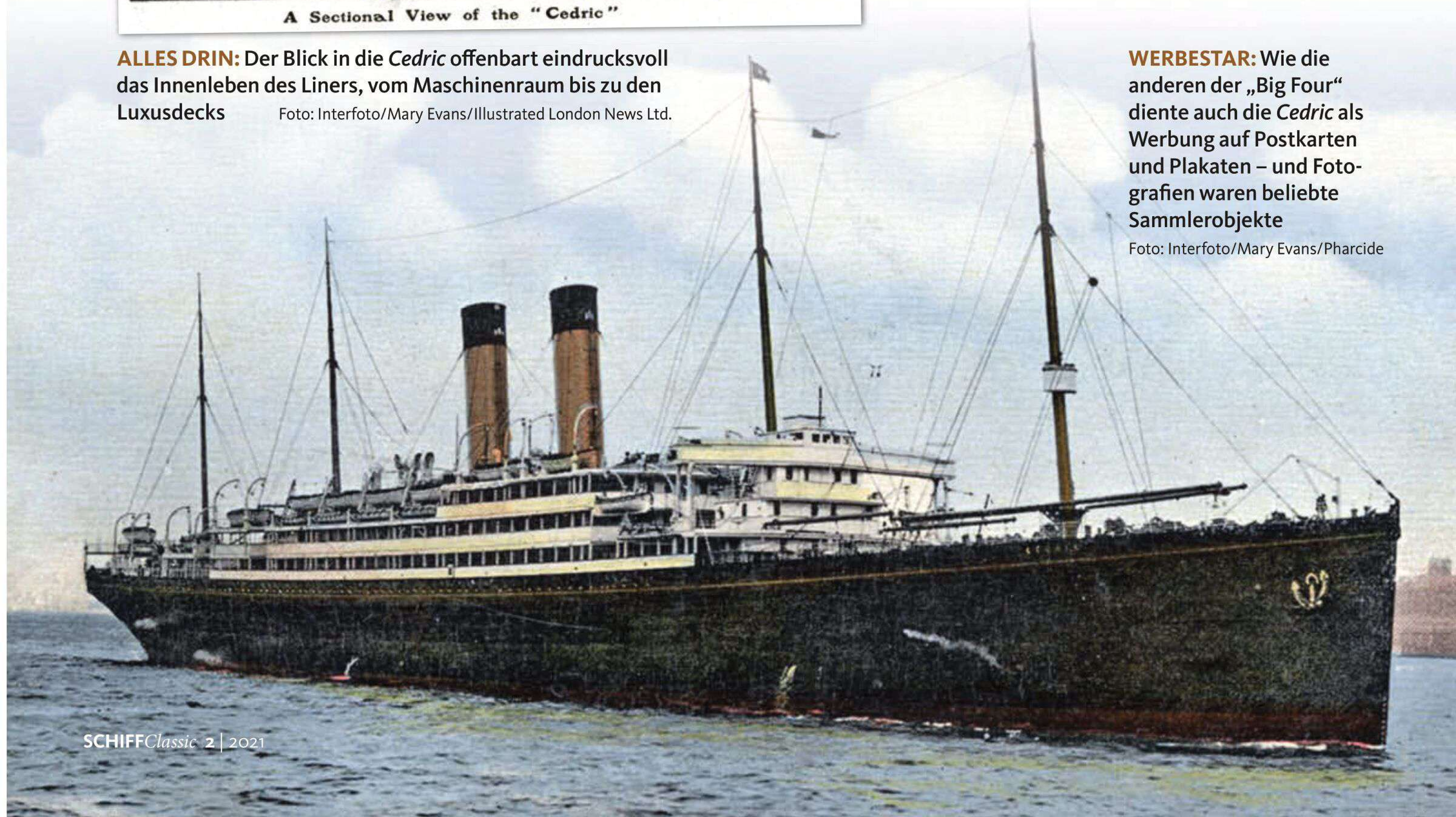
Sodann passten die Verantwortlichen die Kapazitäten abermals an, indem sie in den beiden oberen Klassen Platz für jeweils 50 weitere Passagiere schufen. Im Gegensatz zu ihren Schwestern war die mit 24.541 BRT vermessene *Adriatic* bei Indienststellung nicht das größte Schiff der Welt, da vier Monate zuvor die *Kaiserin Auguste Victoria* der HAPAG mit 24.581 BRT ihre Jungfernfahrt absolviert hatte. Am 8. Mai 1907 lief die Adriatic unter Kapitän Edward John Smith in Liverpool zu ihrer ersten Reise nach New York aus. Smith erlangte wenig später traurige Berühmtheit: 1912 war er Kapitän auf der Jungfernfahrt der *Titanic*, bei deren Untergang er ums Leben kam.

Kurz nach Indienststellung der *Adriatic* richtete White Star Line einen wöchentlichen



A Sectional View of the "Cedric"

ALLES DRIN: Der Blick in die *Cedric* offenbart eindrucksvoll das Innenleben des Liners, vom Maschinenraum bis zu den Luxusdecks Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News Ltd.



WERBESTAR: Wie die anderen der „Big Four" diente auch die *Cedric* als Werbung auf Postkarten und Plakaten – und Fotografien waren beliebte Sammlerobjekte
Foto: Interfoto/Mary Evans/Pharcide

„Expressdienst“ von Southampton nach New York ein. Der neue Service führte jeden Mittwoch ab dem neu errichteten White Star Dock (1922 in Ocean Dock umbenannt) in Southampton über den Ärmelkanal nach Cherbourg und am nächsten Morgen ins irische Cobh (Queenstown), bevor es über den Atlantik ging. Die *Adriatic* blieb auf der Route Southampton–New York, bis sie im Juni 1911 durch die *Olympic* ersetzt wurde.

Anschließend lief sie wieder in Liverpool aus. Für die nächsten Jahre galt: Wenn Passagiere White Star Line ab Liverpool nach New York oder umgekehrt buchten, machten sie die Überfahrt auf einem Schiff der „Big Four“. So kehrte im Sommer 1912 Millvina Dean, Überlebende der *Titanic*-Katastrophe, an Bord der *Adriatic* als Säugling mit ihrer Familie nach Großbritannien zurück.

Erzwungene Umrüstungen

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 musste auch White Star Line einen Großteil ihrer Flotte an die britische Admiralität abtreten: Die *Celtic* wurde zunächst zu einem bewaffneten Handelsschiff umgerüstet und ab 1916 als Truppentransporter eingesetzt. 1917 fuhr der Liner in der Nähe der Isle of Man auf eine Seemine, das Unglück kostete 17 Menschen das Leben. Man schleppte das Schiff nach Belfast und reparierte es dort. Im März 1918 torpedierte das deutsche U-Boot UB 77 die *Celtic* in der Irischen See, sechs Menschen starben. Das Schiff konnte man retten, nach Liverpool schleppen und erneut reparieren.



THINK BIG: Beeindruckend ist nicht nur der Schiffskörper der *Baltic*, sondern auch ihr Nimbus, denn zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung im Juni 1904 war sie weltweit das größte Schiff

Fotos (2): Interfoto/Mary Evans/Harland & Wolff Collection/ National Museums Northern Ireland

Der Kriegsbeginn änderte alles: *Cedric* wurde als Hilfskreuzer eingesetzt, *Baltic* als Truppentransporter, *Adriatic* fuhr ab 1916 Truppen nach Europa

Cedric diente ab November 1914 als Hilfskreuzer, *Baltic* als Truppentransporter. Letztere brachte im Mai 1917 einen prominenten Passagier auf die Schlachtfelder Europas: Der Oberkommandierende General John J. Pershing war mit Ersatztruppen an Bord. Die *Adriatic* blieb zunächst im Passagierverkehr, transportierte aber ab März 1916 kanadische Soldaten nach Europa. Sie überstand den Krieg ohne Zwischenfall. Nach Kriegsende wurden die „Big Four“ wieder auf ihrer Stammroute von Liverpool nach New York eingesetzt.

Schwere Havarien

Bereits während des Krieges war die *Cedric* durch einen Unfall aufgefallen: Am 1. Juli 1917 kollidierte der Liner mit dem französischen Schoner *Yvonne-Odette*, der sank, wobei 24 Mann der Schonerbesatzung ums Leben kamen.

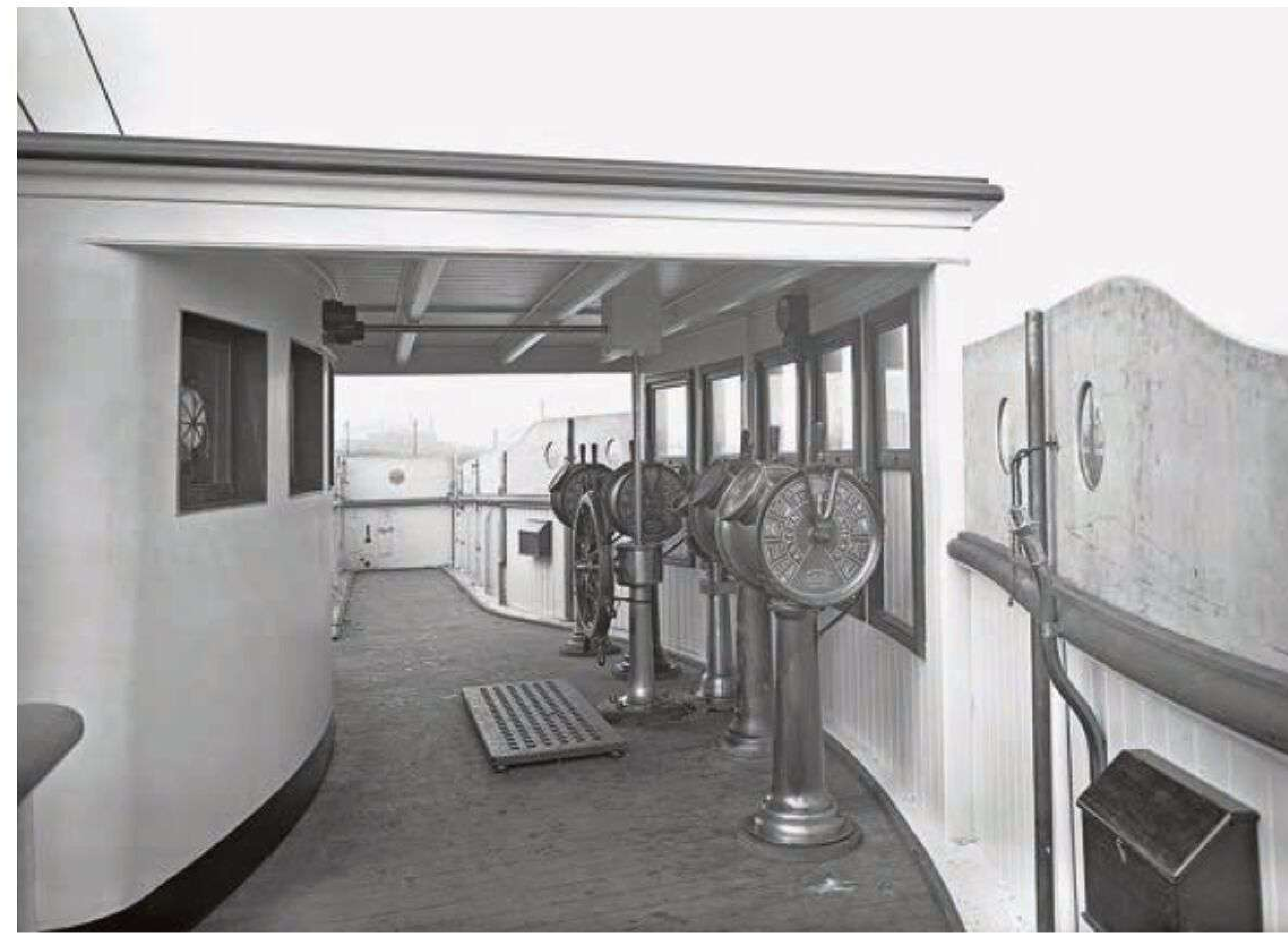
Nur gut ein halbes Jahr später, am 29. Januar 1918, stieß die *Cedric* vor Morecambe Bay in der Irischen See mit der *Montreal* der Canadian Pacific Line zusammen und beschädigte den Passagierdampfer so schwer, dass das Schiff am nächsten Tag unterging. *Cedric* erlitt bei diesen beiden Unfällen nur leichte Beschädigungen, ebenso wie bei einer dritten Havarie, die aufgrund der vielen Passagiere an Bord der beiden Havaristen hätte übel ausgehen können: Am 30. September 1923 fuhr die *Cedric* in dichtem Nebel im Hafen von Cobh auf die *Scythia* der Cunard Line auf. Durch die geringe Ge-

IN DIE WEITE WELT: Ihre Jungfernfahrt am 29. Juni 1904 führte die erst wenige Tage zuvor in Dienst genommene *Baltic* von Liverpool nach New York





LUXUS PUR: Der Rauch- und Schreibsalon der *Adriatic* war mit bequemen Ledersesseln, edlen Holzvertäfelungen und teuren Gemälden ausgestattet



MODERN UND FUNKTIONAL: Kapitänsbrücke mit Steuerrad und Telegrafen der *Adriatic*, die eine Reisegeschwindigkeit von 17 Knoten erreichte

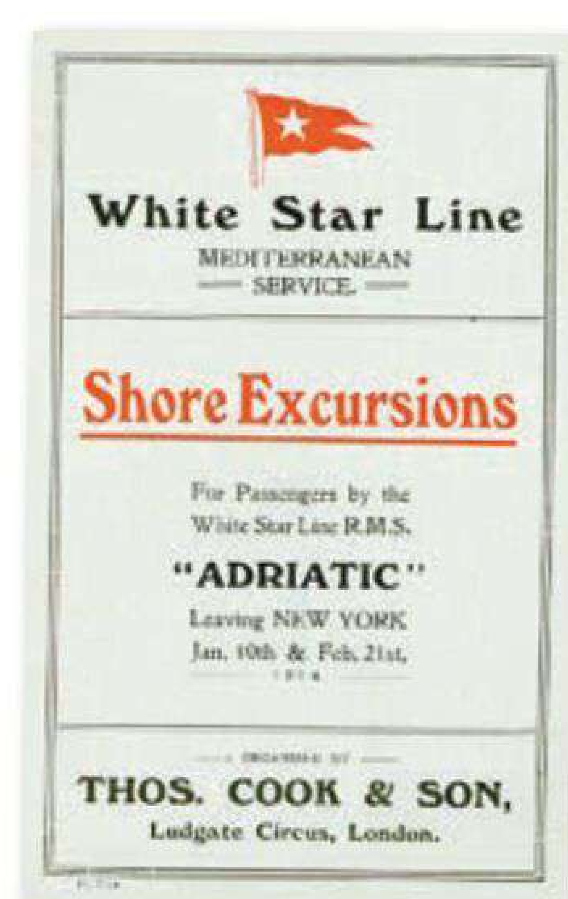
schwindigkeit wurde aber keines der beiden Schiffe ernsthaft beschädigt.

Während *Cedric* immer glimpflich davongekommen war, ihre letzte Transatlantiküberquerung im September 1931 absolvierte und 1932 schließlich zum Abbruch ins schottische Inverkeithing am Firth of Forth verkauft wurde, stand dem ersten Liner der „Big Four" ein dramatisches Ende bevor:

Am frühen Morgen des 10. Dezember 1928, kurz nach 4 Uhr, strandete *Celtic* kurz vor dem Ankerpunkt für die Reede vor dem irischen Hafen Cobh auf einem Felsen. Sämtliche Passagiere blieben unverletzt und wurden mit Tenderbooten vom Schiff gebracht. Schlepper versuchten zunächst stundenlang, den Ozeanriesen vom Riff zu ziehen, doch eine Untersuchung des Unterwasserrumpfs ergab, dass an vielen Stellen Leckagen und größere Löcher vorlagen.

Selbst wenn das Schiff von den Felsen hätte gezogen werden können, war die Gefahr des Sinkens zu groß, um einen solchen Versuch zu riskieren. Daraufhin wurden bis zum 28. Dezember 1.000 Tonnen Ladung von Bord gebracht und die *Celtic* zum Totalverlust erklärt. Am 9. Juli 1929 wurde sie an Peterson & Albeck aus Kopenhagen verkauft und schließlich 1933 an Ort und Stelle abgebrochen.

Die *Baltic* war 1921 umgebaut worden. Dabei entstanden im Zwischendeck statt



WER ETWAS AUF SICH HIELT, reiste mit der *Adriatic*, die weltweit der erste Ozeandampfer mit Schwimmbad und türkischem Bad war

Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library



IN VOLLER PRACHT: Die *Adriatic* war nicht nur das größte Schiff der „Big Four", sondern auch schneller als ihre drei Vorgängerinnen

Fotos (3): Interfoto/Mary Evans/Harland & Wolff Collection/National Museums Northern Ireland

TECHNISCHE DATEN

Die „Big Four“ der White Star Line

2.158 Transatlantikreisen mit insgesamt 1.489.625 Passagieren in zusammen 110 Dienstjahren: Die „Big Four“ der White Star Line können mit beeindruckenden Zahlen aufwarten. Alle vier wurden auf der Werft Harland & Wolff in Belfast gebaut, wo auch die *Titanic* entstand.

	Celtic	*Cedric*	*Baltic*	*Adriatic*
Baunummer	335	339	352	358
Stapellauf	4.4.1901	21.8.1902	21.11.1903	20.9.1906
Jungfernfahrt	26.7.1901	11.2.1903	29.6.1904	5.6.1907
Länge (ü. a.)	207,53 m	207,53 m	220,98 m	222,70 m
Breite	22,95 m	22,95 m	22,86 m	22,80 m
Tiefgang	14,90 m	14,90 m	14,93 m	14,98 m
Tonnage	21.035 BRT	21.190 BRT	23.876 BRT	24.541 BRT
Geschwindigkeit	16 kn	16 kn	16 kn	17 kn
Besatzung	565	570	575	557
Passagiere	I. Klasse: 347 II. Klasse: 160 III. Klasse: 2.352	I. Klasse: 365 II. Klasse: 160 III. Klasse: 2.352	I. Klasse: 425 II. Klasse: 450 III. Klasse: 2.000	I. Klasse: 475 II. Klasse: 500 III. Klasse: 1.900

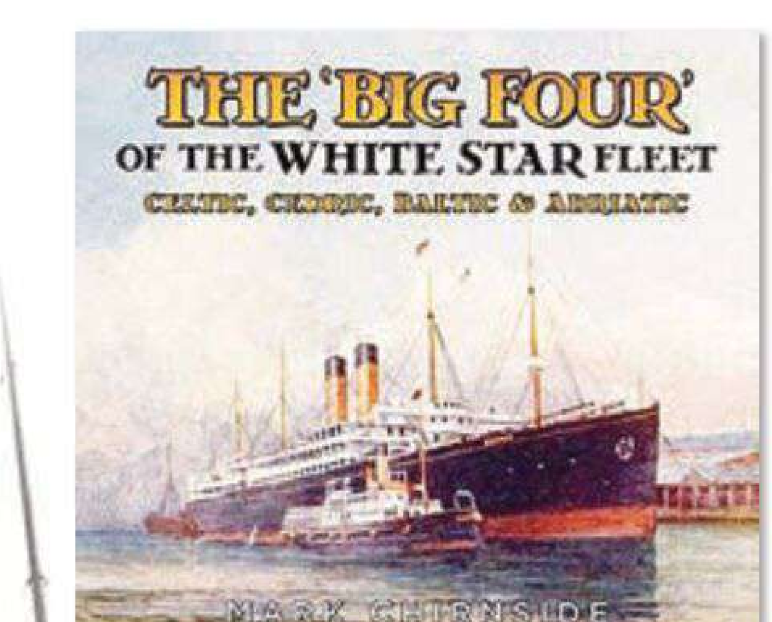
2.000 Plätzen nunmehr Kabinen für nur noch 1.000 Passagiere der dritten Klasse. Am 6. Dezember 1929 war das Schiff bei schwerem Wetter auf dem Weg nach New York vor der Küste von Neufundland unterwegs, als Kapitän Evan Davies optische Notsignale und Signalraketen etwa drei Meilen westlich seiner Position bemerkte: Der kanadische Schoner *Northern Light* war in Seenot. Trotz widrigster Bedingungen konnte man ein Rettungsboot in der Nähe des sinkenden Schoners aussetzen.

Die kanadische Crew sprang nach und nach ins eiskalte Meer und wurde mit Leinen in das Rettungsboot gezogen. Man konnte bis auf einen Mann alle Schiffbrüchigen retten. Wie schwierig diese Rettungsaktion unter dem Kommando des Dritten Offiziers John Holland Walker war, lässt sich auch daran erkennen, dass zwar alle Mann mit Leitern an Bord der *Baltic* kamen. Das Rettungsboot aber konnte man nicht hochhieven, sodass die Besatzung das Boot aufgeben musste. Zur letzten Transatlantikfahrt legte der Ozeanliner am 1. Oktober 1932 in New York ab und wurde dann an ein japanisches Abwrackunternehmen verkauft. Am 17. Februar 1933 ging die *Baltic* auf ihre letzte Fahrt nach Osaka, wo sie nach fast 30 Jahren Dienstzeit verschrottet wurde.

Adriatic diente ab 1933 nicht mehr als Transatlantik-Liner, sondern als Kreuzfahrtschiff. Nach der Fusion von White Star Line und Cunard Line 1934 passte das Schiff mit seinen veralteten Motoren nicht mehr in die Flotte: Am 19. Dezember 1934 lief die *Adriatic* das letzte Mal zu einer Kreuzfahrt ab Liverpool aus und wurde im März 1935 im japanischen Onomichi abgewrackt. Damit war nun auch das letzte Schiff der grandiosen „Big Four“ außer Dienst gestellt. ⚓

Buchtipp

The Big Four of the White Star Fleet von Marc Chirnside, das englischsprachige Standardwerk über die vier Ozeanliner, letzte Auflage 2018. Viele Fotos mit Innen- und Außenansichten, Konstruktionszeichnungen, historischen Schiffsplakaten sowie detailliertem Anhang zu Technik und Passagierstatistiken. Das Buch ist in Antiquariaten und online gut erhältlich und als broschiertes Taschenbuch mit 185 Seiten für etwa 15 Euro auch erschwinglich (ISBN: 978-0750986007). Die gebundene Originalausgabe ist mit rund 330 Euro eher etwas für Sammler.





BERÜHMTE NACHFOLGERINNEN: ***Titantic*** **(rechts) und** ***Olympic*** **der White Star Line in Belfast; Aufnahme vom 6. März 1912, nur wenige Wochen vor der Katastrophe der** ***Titanic*** Foto: picture-alliance/CPA Media



Schlachten, Technik, Feldherren
ENDSPIEL 1814
Napoleons finaler Kampf um Frankreich
BOOMERANG
Australiens erster Jagdbomber
KREUZZUG 1189
Entscheidungsschlacht um Jerusalem
Das Magazin für Militärgeschichte
Clausewitz
2/2021
März | April
€ 5,95
A: € 6,80
CH: sFr 11,00
Be, Lux: € 7,10
NL: € 7,40
SK, I: € 8,30
HUMMEL
Die Mutter aller Panzerhaubitzen
Jetzt neu am Kiosk!
Krim 1942
WIE EIN GENIALER BLUFF DEN SIEG BRACHTE
GEHEIMAKTE D-DAY
Deutscher S-Bootangriff auf die Invasionsflotte
BRISANT!
Der Kampf um Finnlands Code-Knacker
STEUBEN
Verdankt ihm Amerika seine Unabhängigkeit?
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de/abo

WIE STEUERTE MAN EIN SCHIFF?

Der Kolderstock

Es sind phantasievolle Szenen, in denen der schwarzbärtige Pirat mit grimmiger Miene am Steuerrad seines Schiffes steht und seinen Kumpanen Kommandos zubrüllt. Sie stimmen aber nicht mit der Realität überein. Denn die große Zeit der berühmt-berüchtigten Seeräuber kannte noch ein altes Steuerungssystem

Von Olaf Rahardt

Seit der Antike lagen Steuerungen an Bord beiderseits am Heck und später auf der rechten Seite des Schiffes, die deshalb Steuerbordseite heißt. Hier war außen am Rumpf ein flaches Ruderblatt senkrecht und drehbar angebracht. Das obere Ende des Ruderschafts hatte einen horizontalen Querbalken zum Schiffsdeck hin, mit dem sich das Ruder drehen ließ.

Als im 13. Jahrhundert dieses Ruderblatt am Hecksteven der Schiffe angebaut wurde, reichte der horizontale Balken mittig nach vorn auf das davorliegende Deck. An dieser heute sogenannten Pinne legten Männer der Besatzung direkt Hand an, um mit einem seitlichen Hin- und Herbewegen das Ruderblatt zu schwenken. Dieses Verfahren wurde über mehrere Hundert Jahre so praktiziert, selbst als die Schiffe so groß waren, dass sich die Pinne unter Deck befand.

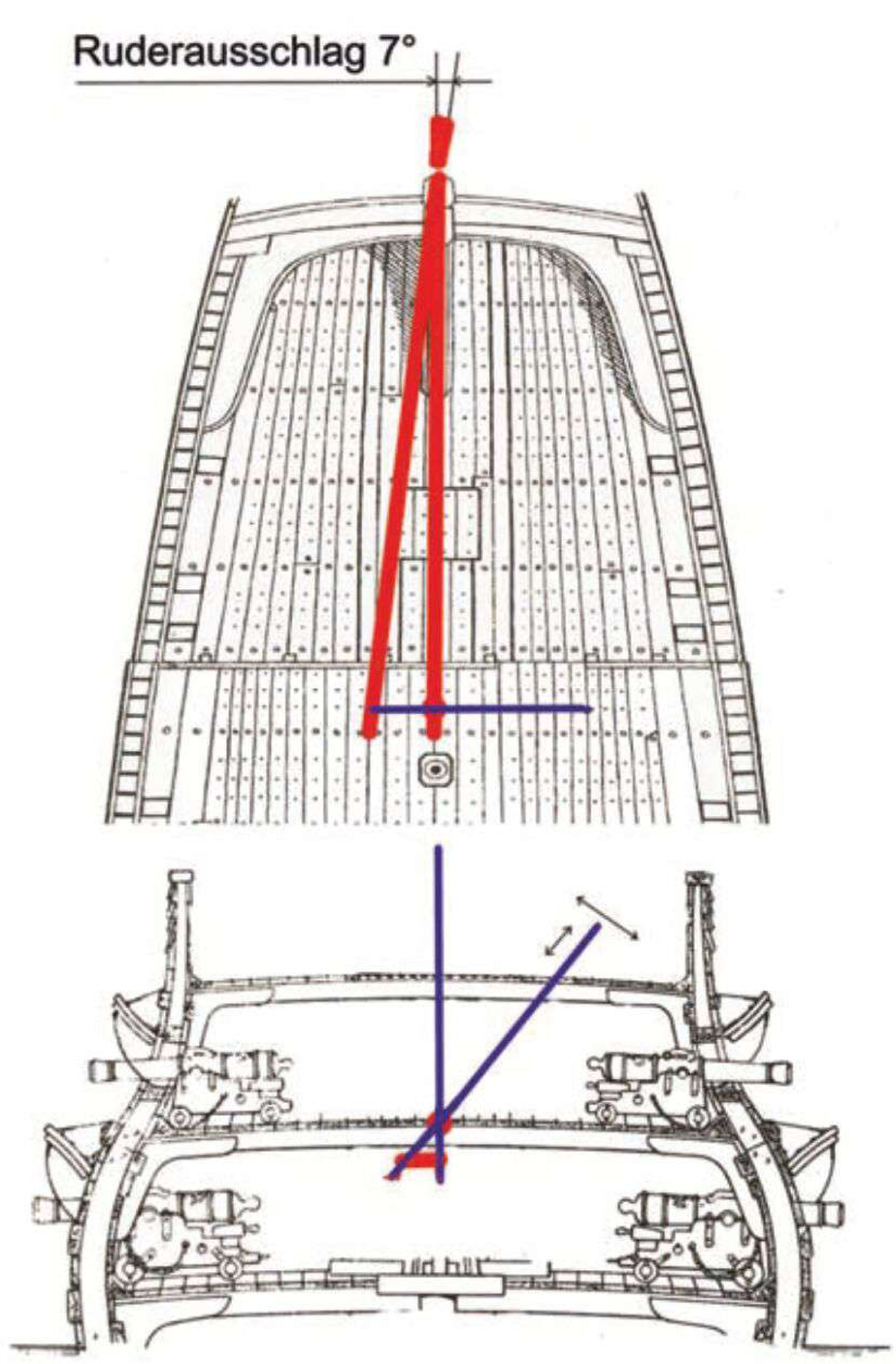
Simpel, aber zweckmäßig

Allerdings hatte der Rudergänger so weder Blick auf Segel und See, noch konnte er die Anweisungen des Navigators an Oberdeck direkt entgegennehmen. Abhilfe schuf man seit dem 16. Jahrhundert durch Aufsetzen eines senkrechten Stockes am vorderen Ende der Pinne. Mit diesem Kolderstock war es nun möglich, dass der Rudergänger auf dem Deck über der Ruderpinne stehen konnte und diese nach beiden Seiten hin verschieben konnte.

Die technische Umsetzung war dabei so simpel wie zweckmäßig. Vor seinen Füßen hatte das Deck eine Öffnung nach unten, wo sich das Ende der Pinne befand. In diesem Koldergat befand sich der sogenannte Werbel: ein runder Holzblock, längsaxial gelagert mit einer senkrechten Bohrung, etwas größer als der Durchmesser des Kolderstocks. Dieser Werbel diente als Drehpunkt, in dessen Bohrung der Rudergänger den Kolderstock schwenkte, gleichzeitig schob oder zog, um die Pinne nach den Seiten zu bewegen und letztlich das Ruderblatt am Hecksteven zu legen.

Die Länge der Pinne war ausschlaggebend für den Wirkungsgrad des Ruderblatts. Oftmals hatte sie noch eine eigene Auflage, damit das Gewicht am vorderen Ende abgefangen werden konnte. Anfangs genügte es, wenn der Kolderstock ins nächsthöhere Deck reichte. Die Größensteigerung bei Kriegsschiffen mit zwei Batteriedecks ermöglichte einem Rudergänger noch, durch ein Frontschott der Aufbauten nach draußen zu sehen und zu kommunizieren. Mitunter erhob sich über Kolderstock und Rudergänger auch eine hölzerne Haube an Deck, die dem Rudergänger Schutz und Sicht nach vorne bot. Auf den Dreideckern des 17. Jahrhunderts endete der Kolderstock aber weiterhin unter Deck, da sich mit der Länge des Hebelweges auch dessen Wirkungsgrad einschränkte.

Die Folge waren weitere Verlängerungen des Kolderstocks. Dabei erschien die Navigation auf größeren Fahrzeugen ohne Unterstützung durch entsprechende Stellung der Segel allein durch Handhaben des Kolderstocks kaum noch praktikabel.

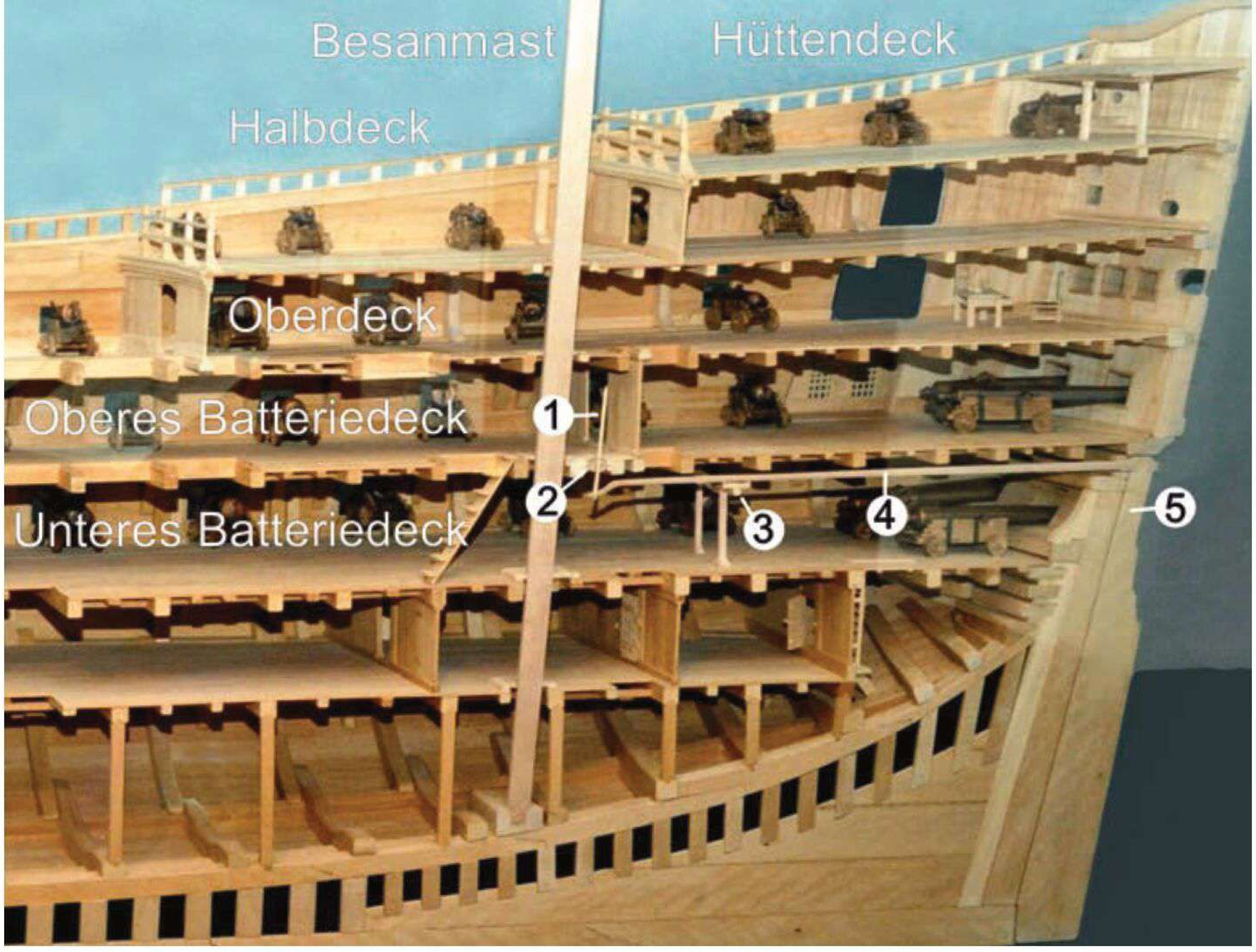


FUNKTIONSWEISE: Prinzipdarstellung zum Wirkungsgrad der Ruderanlage mit Kolderstock

Abbildung: Sammlung Olaf Rahardt

Länge: 9,50 Meter!

Zeitgenössische französische Quellen zeigen den Kolderstock in der *Soleil Royal*, einem gewaltigen 104-Kanonen-Dreidecker. Dessen Dimensionen sind beeindruckend: Die Ruderpinne befand sich im unteren Batteriedeck und hatte eine Länge von 9,50 Metern. Der Kolderstock, der an deren vorderem Ende aufgesetzt war, reichte durch drei darüberliegende Decks bis hinauf zum Halbdeck, dem ersten Deck der achteren Aufbauten. Er hatte eine Länge von 9,80 Metern! Um diesen Schwenken zu können, erfolgte jeder Decksdurchgang mit einem Querschlitz in entsprechender Länge. Das Halbdeck war dazu auf einer Länge von rund sechs Metern quer aufgeschnitten. Infolge dieser langen Hebelwege konnte die Pinne auch nur um einen geringen Wert zu den Seiten hin



RUDERANLAGE IM DETAIL: Das Modell zeigt einen Dreidecker gegen Ende des 17. Jahrhunderts mit den einzelnen Decks und „Innereien" wie Kolderstock (1), Werbel (2), Auflage/Leuwagen (3), Pinne (4) und Ruderblatt (5)

Foto: Sammlung Olaf Rahardt



ARMADA-SCHLACHT 1588: Schiffe dieser Größe wurden mit einem Kolderstock gesteuert; vor allem bei Gefechtsbewegungen scheint dies besonders schwierig gewesen zu sein

Gemälde: Olaf Rahardt



verschoben werden. Die oben zitierte Quelle nennt auch hier eine Zahl für ein Schiff mit durchschnittlicher Größe von 64 Geschützen. Demnach betrug, immerhin bei einem jeweiligen Kippwinkel des Kolderstocks von ca. 47 Grad, der Ausschlag am Ruderblatt gerade mal fünf Grad zu jeder Seite.

Nicht mehr zeitgemäß

Die Größe der Schiffe und wachsende Ansprüche an die Manövrierfähigkeit setzten dem „System Kolderstock" mit dessen geringem Wirkungsgrad ein Ende. Um 1700 kamen Neuentwicklungen in Gebrauch, die das Legen der Ruderpinne mittels Seilzügen ermöglichten. So konnte nahezu die gesamte Decksbreite für den Ausschlag der Ruderpinne genutzt werden, und die Entfernung zur Ruderwinde an Oberdeck spielte nur noch eine untergeordnete Rolle. Als diese Ruderwinden zur besseren Handhabung ein hölzernes Speichenrad erhielten, konnten nun auch bärbeißige Piratenkapitäne mit festem Griff die Speichen umgreifen und das Schiff präzise steuern … ⚓

STEUERSTAND IM 1:1-NACHBAU: Im Deck das Koldergat mit dem Werbel, aus dem der Kolderstock herausragt. Der Rudergänger stand auf der erhöhten Bohle achtern und blickte durch Öffnungen rechts oben zum Halbdeck

Foto: Olaf Rahardt



BO(O)TSCHAFTERIN ANKE HARNACK: Die bekannte norddeutsche Journalistin, Reporterin und Moderatorin war 2020 für die DGzRS ehrenamtlich tätig
Foto: DGzRS/Steven Keller

DGZRS: SEENOTRETTER FÜR 3.400 MENSCHEN

„Ohne Spenden geht's nicht"

Die „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" konnte sich auch im zurückliegenden Jahr 2020 trotz der Corona-Pandemie über zu wenig Arbeit nicht beklagen. Für *Schiff Classic* zieht die DGzRS eine Bilanz – und liefert einen Ausblick auf die nahe Zukunft

Auf Nord- und Ostsee sind die Seenotretter in den ersten zehn Monaten des Jahres 2020 bereits gut 1.600 Mal im Einsatz gewesen. Die Besatzungen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) haben dabei rund 3.400 Menschen geholfen. Allein rund 350 von ihnen wurden aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit. Seit Gründung der DGzRS vor mehr als 155 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter gut 85.500 Gerettete. Die Modernisierung ihrer Rettungsflotte schreitet weiter voran. 2020 und 2021 lösen insgesamt zehn neue Einheiten ältere Seenotrettungskreuzer und -boote ab.

Die Seenotretter kamen zahleichen Fischereifahrzeugen und ihren Besatzungen zu Hilfe, waren mehrere Male für Offshore-Windparkversorger, Seeleute von Handelsschiffen oder Passagiere von Fähren und Fahrgastschiffen im Einsatz. Auch viele Wassersportler und Küstenbesucher konnten sich erneut auf die schnelle Hilfe der DGzRS-Besatzungen verlassen. Nun hat die rauere Jahreszeit begonnen, das Wetter auf See wird wieder schlechter. Erst vor wenigen Wochen retteten die freiwilligen Seenotretter der Station Travemünde drei Menschen nach dem Kentern ihres Bootes stark unterkühlt aus der 13 Grad Celsius kalten Ostsee.

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie waren in den vergangenen Monaten weniger Schiffe auf Nord- und Ostsee unterwegs. Auch die diesjährige Wassersportsaison begann verspätet. Beides macht sich in der jüngsten Einsatzstatistik der Seenotretter bemerkbar. Vom Januar bis Oktober 2020 haben die Besatzungen der rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote 1.605 Einsätze



IM EINSATZ: Das 10,1-Meter große Seenotrettungsboot *Nimanoa* sichert vor allem das bei Wassersportlern sehr beliebte Revier um Damp Foto: DGzRS/Uwe Roch

RETTUNGSEINHEITEN

2020 getauft und in Dienst gestellt

- Seenotrettungsboot *Romy Frank*/Station Puttgarden (10,1 Meter)
- Seenotrettungskreuzer *Hamburg*/Station Borkum (28 Meter)
- Seenotrettungsboot *Eva Ahrens-Thies*/Station Ueckermünde (8,9 Meter)
- Seenotrettungsboot *Otto Diersch*/Station Norddeich (10,1 Meter)
- Seenotrettungsboot SRB 80/Station Travemünde (10,1 Meter)
- Seenotrettungsboot SRB 82/Station Schleswig (8,9 Meter)
- Seenotrettungskreuzer SK 41/Station Grömitz (28 Meter)

gefahren, etwa 400 weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dennoch halfen sie dabei annähernd gleich vielen Menschen (3.366).

Der von der DGzRS vor mehr als 20 Jahren ins Leben gerufene Tag der Seenotretter am letzten Juli-Sonntag, eine jährliche Großveranstaltung mit bis zu 30.000 Besuchern, war in diesem Jahr coronabedingt nicht in gewohnter Form möglich. Allerdings war die DGzRS mit dem virtuellen Tag der Seenotretter im Internet sehr erfolgreich: Alle Rettungsstationen beteiligten sich mit Videos und virtuellen Rundgängen, die insgesamt mehr als eine halbe Million Mal angesehen wurden.

„Auf diese Weise konnten unsere Crews trotzdem ihre Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit demonstrieren – und allen Unterstützern herzlich danken. Wir sind überwältigt von dem großen Zuspruch und den vielen Zuschriften unserer Förderer, die uns auch jetzt die Treue halten", dankt DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler. Wie sich die Pandemie auf die Spenden insgesamt auswirkt, ist noch nicht abzusehen.

Aus Infektionsschutzgründen sind nach wie vor bis auf Weiteres keine Besichtigungen der Rettungseinheiten und keine Besuche der Stationen zwischen Borkum und Ueckermünde möglich. Als zuständiger maritimer Such- und Rettungsdienst in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee muss die DGzRS die Wahrnehmung ihrer selbst gewählten Aufgabe auch unter erschwerten Bedingungen sicherstellen und Besatzungen, Mitarbeiter sowie Spender vor Ansteckungsrisiken schützen. Die Seenotretter haben deshalb neben dem virtuellen Tag der Seenotretter einige zusätzliche digitale Formate entwickelt, um den Kontakt zu ihren zahlreichen Freunden und Förderern im ganzen Land zu halten.

Kreuzer *Hamburg* getauft

Wesentliche Unterstützung erfuhren die Seenotretter in den vergangenen Monaten durch ihre diesjährige ehrenamtliche Bo(o)tschafterin, die Moderatorin und Reporterin Anke Harnack. „Ich habe großartige Menschen kennengelernt und bei allen dieselbe Einstellung gefunden: Die Seenotretter machen nicht viele Worte über das, was sie da draußen, manchmal bei Sturm und großer Gefahr für sie selbst, leisten. Umso wichtiger ist es mir, ihnen eine Stimme zu geben, die auf diese Arbeit hinweist."

Höhepunkt für Anke Harnack war die Taufe des jüngsten Seenotrettungskreuzers *Hamburg* für die Station Borkum. Coronabedingt konnte sie nicht wie vorgesehen im April öffentlich an der Elbphilharmonie in Hamburg stattfinden, sondern musste Ende Juli in kleinem Kreis an der DGzRS-Zentrale in Bremen nachgeholt werden. „Nach 35 Jahren eine neue *Hamburg* für die Seenotretter zu taufen, war mir eine große Ehre", sagt die in Hamburg lebende Rüganerin. „Mich begeistert, dass die Seenotretter ohne jegliche staatliche Gelder auskommen. Ich bin allen Menschen dankbar, die mit ihren Spenden dazu beitragen, dass die Seenotretter auch in



ÜBERLEBENSWICHTIG: Das ständige Trainieren verschiedener Einsatzszenarien, hier vor Büsum, ist die Grundlage für erfolgreiches Arbeiten

Foto: YPScollection/Peter Neumann

Zukunft genauso unabhängig rausfahren können, wenn andere reinkommen."

Das Ehrenamt übergibt Anke Harnack in diesem Jahr an einen Mann, der die Dinge mit wenigen Federstrichen gekonnt auf den Punkt bringt: Wolf-Rüdiger Marunde. Der Cartoonist und Illustrator hat großen Respekt vor der Arbeit der Seenotretter. „Die DGzRS ist eine kleine, aber hochprofessionelle Organisation mit einer großen Aufgabe. Ich bin froh, dass es die Seenotretter gibt. Das ist ein richtig gutes Gefühl", sagt der 66-Jährige, dessen Arbeiten unter anderem Woche für Woche die Leser der Zeitschrift *Hörzu* erreichen.

Die Seenotretter sind dem gebürtigen Hamburger schon immer vertraut. „Ich bin zwar kein ‚Salzbuckel', aber ein ‚Fischkopp': gern im und auf dem Wasser, Letzteres am liebsten unter Segeln." Mit einem Augenzwinkern will sich der Träger des Deutschen Karikaturenpreises zeichnerisch auch mal „seinen" Seenotrettern nähern. Wolf-Rüdiger Marunde ist bereits der 22. Prominente, der das Bo(o)tschafter-Ehrenamt der Seenotretter übernimmt. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit Liedermacher Reinhard Mey.

Förderung ist wichtig

Durchschnittlich 30 Jahre sind die Rettungseinheiten der DGzRS im harten Einsatz auf Nord- und Ostsee. Rein rechnerisch ergibt sich daraus der Bedarf, jährlich durchschnittlich zwei neue in Dienst zu stellen. Nach der Wiedervereinigung 1990 standen die Seenotretter vor einer historischen Aufgabe: Es galt, die veraltete Technik in Mecklenburg-Vorpommern schnell zu modernisieren. Dies gelang innerhalb von nur vier Jahren, nicht zuletzt dank großartiger Unterstützung der treuen Förderer der Seenotretter. „Zweckgebundene Erbschaften haben uns in die Lage versetzt, für einige dieser Boote frühzeitig moderne Nachfolger zu bauen", erläutert DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler.

In diesem Jahr erhalten die Freiwilligen-Station Wieck ein 8,9 Meter großes Boot (SRB 83) und die Retter auf dem Darß den 28-Meter-Kreuzer *Nis Randers*

2021 erhalten die Freiwilligen-Station Prerow/Wieck ein neues 8,9-Meter-Seenotrettungsboot (SRB 83) und die Seenotretter auf dem Darß einen neuen 28-Meter-Seenotrettungskreuzer (SK 42). Letzterer wird den Traditionsnamen *Nis Randers* erhalten – nach dem Inbegriff des Seenotretters aus der bekannten gleichnamigen Ballade von Otto Ernst. Die DGzRS hat dazu eine besondere Spendenaktion gestartet und deshalb den Namen der neuen Rettungseinheit entgegen ihrer Tradition frühzeitig bekanntgegeben. Alle Informationen zur neuen *Nis Randers* gibt es auf der Website www.nis-randers.de.

Zudem rechnen die Seenotretter für das erste Quartal 2021 mit der Ablieferung ihres ersten eigenen Trainingsschiffes. Der 22 Meter lange Neubau wird ausdrücklich keine Rettungseinheit, sondern ein konventioneller Verdränger mit Stahlrumpf. Mit ihm trainieren die Besatzungen künftig dezentral auf den Stationen an Nord- und Ostseeküste. Davon werden vor allem die rund 800 Frei-



EINSATZZAHLEN

In 1.605 Einsätzen Menschen Hilfe geleistet

EINSATZZAHLEN IM DETAIL
Vom 1. Januar bis 31. Oktober 2020 haben die Besatzungen der rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote in Nord- und Ostsee bei insgesamt 1.605 Einsätzen (Januar bis Oktober 2019: 1.979 Einsätze) 3.366 (3.200) Menschen Hilfe geleistet. Im Einzelnen haben sie

- 37 (73) Menschen aus Seenot gerettet,
- 309 (259) Menschen aus drohender Gefahr befreit,
- 200 (292) Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert,
- 46 (51) Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt,
- 885 (864) Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht sowie
- 474 (561) Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten absolviert.

VERTEILUNG
Niedersächsische Nordseeküste
Die Besatzungen der an der niedersächsischen Küste stationierten Seenotrettungskreuzer und -boote haben bei 476 (555) Einsätzen 968 (795) Menschen geholfen. Davon wurden 3 (21) Menschen aus Seenot gerettet und 125 (68) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-Holsteinische Nordseeküste
Die Seenotretter der Stationen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste waren 124 (193) Mal im Einsatz und halfen 297 (289) Menschen. Davon wurden 9 (3) Menschen aus Seenot gerettet und 19 (33) weitere aus Gefahrensituationen befreit.

Schleswig-Holsteinische Ostseeküste
An der Ostseeküste Schleswig-Holsteins waren die Seenotretter 566 (731) Mal im Einsatz für 1.055 (1.106) Menschen. Sie retteten 24 (27) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 103 (59) aus Gefahrensituationen.

Mecklenburg-Vorpommersche Ostseeküste
In Mecklenburg-Vorpommern waren die Seenotretter zu 439 (500) Einsatzfahrten für 1.046 (1.010) Menschen unterwegs. Sie retteten 1 (22) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 62 (99) aus Gefahrensituationen.

SICHERN UND RETTEN: Der Seenotrettungskreuzer *Eugen* sichert die Ausflugs- und Freizeitschifffahrt ebenso wie den ständigen Fährverkehr zwischen Norderney und dem Festland Foto: Flying Focus/Herman IJsseling

willigen der DGzRS profitieren, aber auch neue Kollegen unter den 180 Festangestellten sollen mit dieser Einheit für ihre Aufgaben qualifiziert werden.

Zum Jahresende hoffen die Seenotretter auf die Spendenbereitschaft der Bevölkerung. In diesen Wochen wenden sie sich wieder verstärkt an die Öffentlichkeit, um über ihre Arbeit zu informieren, die Menschen im ganzen Land um Unterstützung zu bitten und neue Förderer zu gewinnen. Sie sind auf die Unterstützung der breiten Bevölkerung angewiesen.

Rund 5.000 Plakate hängen an publikumsintensiven Plätzen in rund 320 Städten und Gemeinden bundesweit. Auf großformatigen Bildern ist das Seenotretter-Motto „Ohne Deine Spende geht's nicht" zu lesen. Die Buchstaben vervollständigen sinnbildlich einen halben Seenotrettungskreuzer in stürmischer See. Die Flächen dafür hat die awk Außenwerbung GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt. ⚓



TORPEDOBOOTE – EIN NEUER KAMPFSCHIFFTYP FÜR EINE NEUE WAFFE

„Stander Z vor!“

Sie hatten den Auftrag, feindliche Schiffe mit möglichst nur einem Angriff zu vernichten oder zumindest zu beschädigen: Torpedoboote, deren Entwicklung ab 1870 anlief

Von Peter H. Block



IM EINSATZ: Torpedoschuss aus dem Lanzierrohr während der Skagerrak-Schlacht 1916; das Boot ist mit hoher Fahrt scharf abgedreht, die vorderen Schüsse sind bereits gelöst
Foto: Sammlung GSW

Z vor!“ Das war das klassische Angriffssignal für die Torpedoboote – ein roter Doppelstander, der an der Signalrah des Führerbootes vorgeheißt wurde. Mit dem Niederholen des Signals sollten die in Lee der Schlachtflotte laufenden Torpedoboote mit Höchstfahrt die Linie der Großkampfschiffe durchbrechen und ohne Rücksicht auf die eigene Sicherheit zum Torpedoangriff vorpreschen. Soweit die Theorie und die Manövervorgaben, aber in der Praxis des Krieges wurden solche Aktionen mangels Gelegenheit kaum durchgeführt. Während der Skagerrak-Schlacht 1916 hieß es auf deutscher Seite gleich viermal „Z vor!“, wobei aber lediglich der britische Zerstörer *HMS Shark* versenkt wurde.

Torpedo! Schon das Wort signalisiert Gefahr. Hier denkt auch der waffentechnisch Unbedarfte sofort an das gleichnamige Unterwassergeschoss, das mit hoher Geschwindigkeit und tödlicher Präzision sein Ziel findet – entweder drahtgelenkt über ein im Heck des Torpedos aufgespultes Datentransferkabel mit einer Länge von zehn Seemeilen oder über den sonargestützten Zielsuchkopf. Beide Systeme bringen den 1,5 Tonnen schweren amerikanischen MK 48 mit 295 Kilogramm Sprengstoff sicher ins Ziel.

Aber bis es so weit war, bis aus dem Fischtorpedo des englischen Ingenieurs Robert Whitehead diese hochtechnisierte Seekriegswaffe wurde, durchliefen Waffe und Waffenträger im Lauf von 150 Jahren viele Entwicklungsstufen.

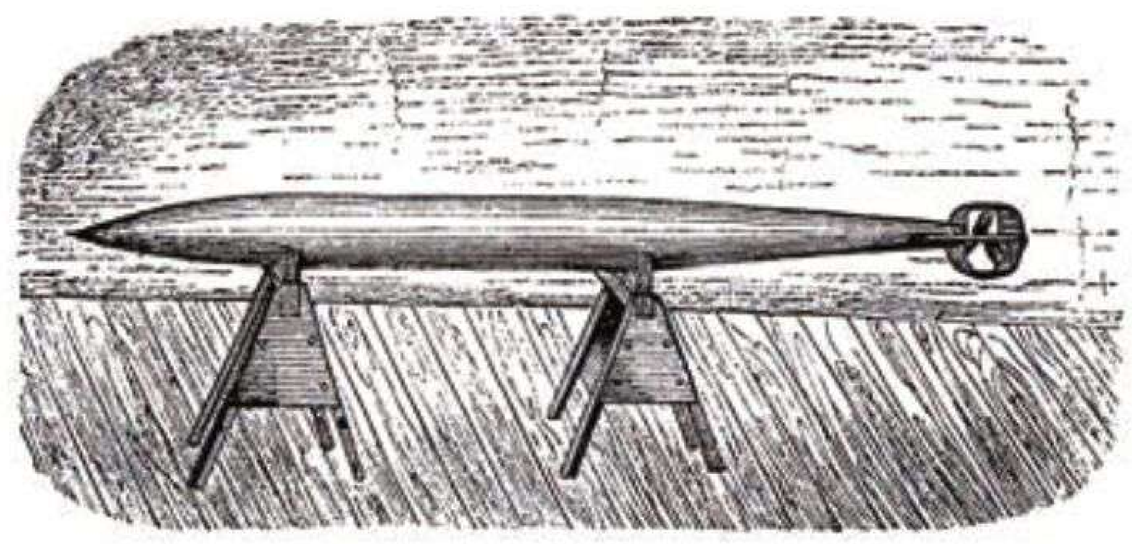
Kleine Waffe – große Wirkung

Alles begann mit dem Spierentorpedo als Ausgangspunkt für die Versuche, Sprengladungen an die Schiffe des Gegners zu bringen. Das war eine etwa zehn Meter lange, über den Bug ausfahrbare Spiere mit einer an der Spitze befestigten Sprengladung, die bei Erreichen der Bordwand des Gegners durch Aufschlag, Stoß oder elektrisch gezündet wurde. So konnte man bereits während des Amerikanischen Bürgerkrieges vor 160 Jahren die Schraubensloop *Housatonic* durch einen Spierentorpedo versenken, nur war bei solch einem Angriff auch die Besatzung des Spierenbootes durch die Explosion selbst stark gefährdet.

Um Personalverluste auszuschalten, entwarf der österreichische Fregattenkapitän Johann Blasius Luppis ein etwa sechs Meter langes, gänzlich gedecktes Boot mit Schraubenantrieb, dessen Sprengladung über vier Perkussionszünder beim Auflaufen auf ein Seeziel zur Explosion gebracht werden sollte.

Ins Ziel lenken wollte er das „Küstenretter“ genannte Boot über Leinen von Land aus, als Antrieb verwendete Luppis mangels geeigneter Motoren einen Federmotor und präsentierte seine Erfindung 1864 der Marinesektion des Reichskriegsministeriums. Dort zweifelte man an der Funktionstüchtigkeit des Projekts und lehnte es ab, empfahl Luppis aber dem Leiter und späteren Besitzer der Werft Stabilimento Tecnico Fiumano in Fiume (heute Rijeka), dem englischen Ingenieur Robert Whitehead.

Dieser machte aus Luppis Sprengboot ein Unterwassergeschoss – den Fischtorpedo. Als Antrieb für die dreiflügelige Schraube diente eine zweizylindrige Pressluftma-



SPIERENTORPEDO: Noch 1881 war die elektrisch gezündete Waffe bei zahlreichen Marinen auf kleinen Trägerfahrzeugen im Einsatz Foto: Sammlung GSW

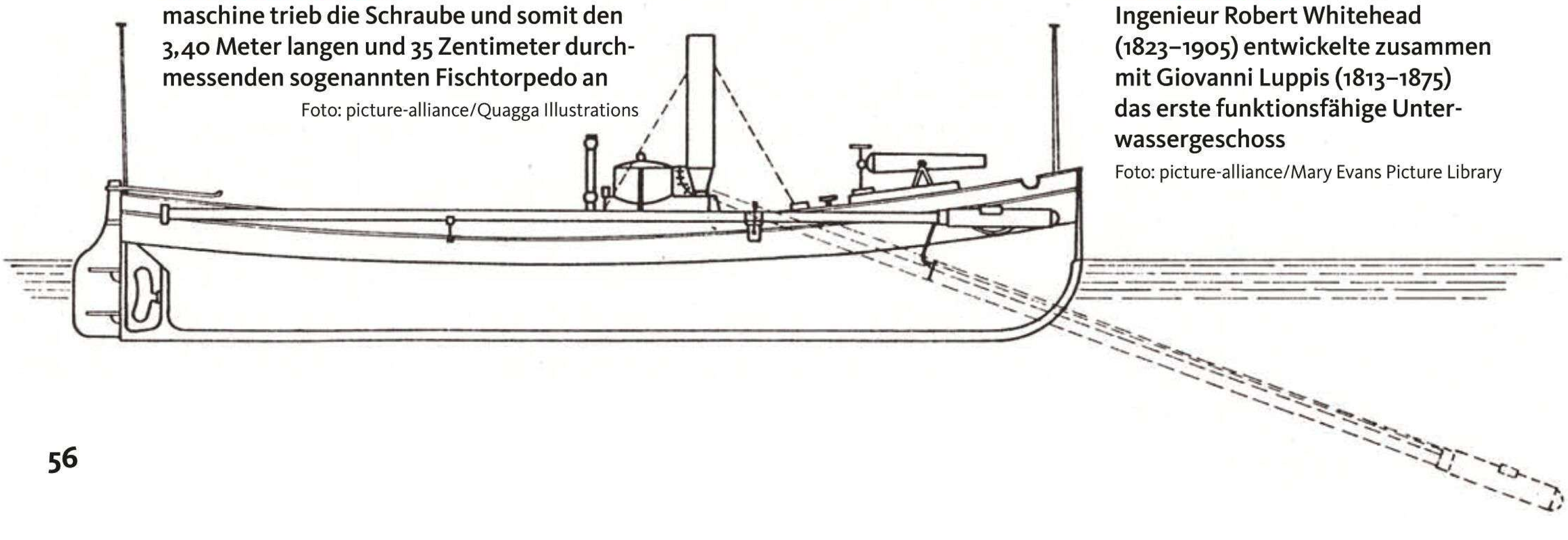
HINTERGRUND

Kampfmittel Torpedo

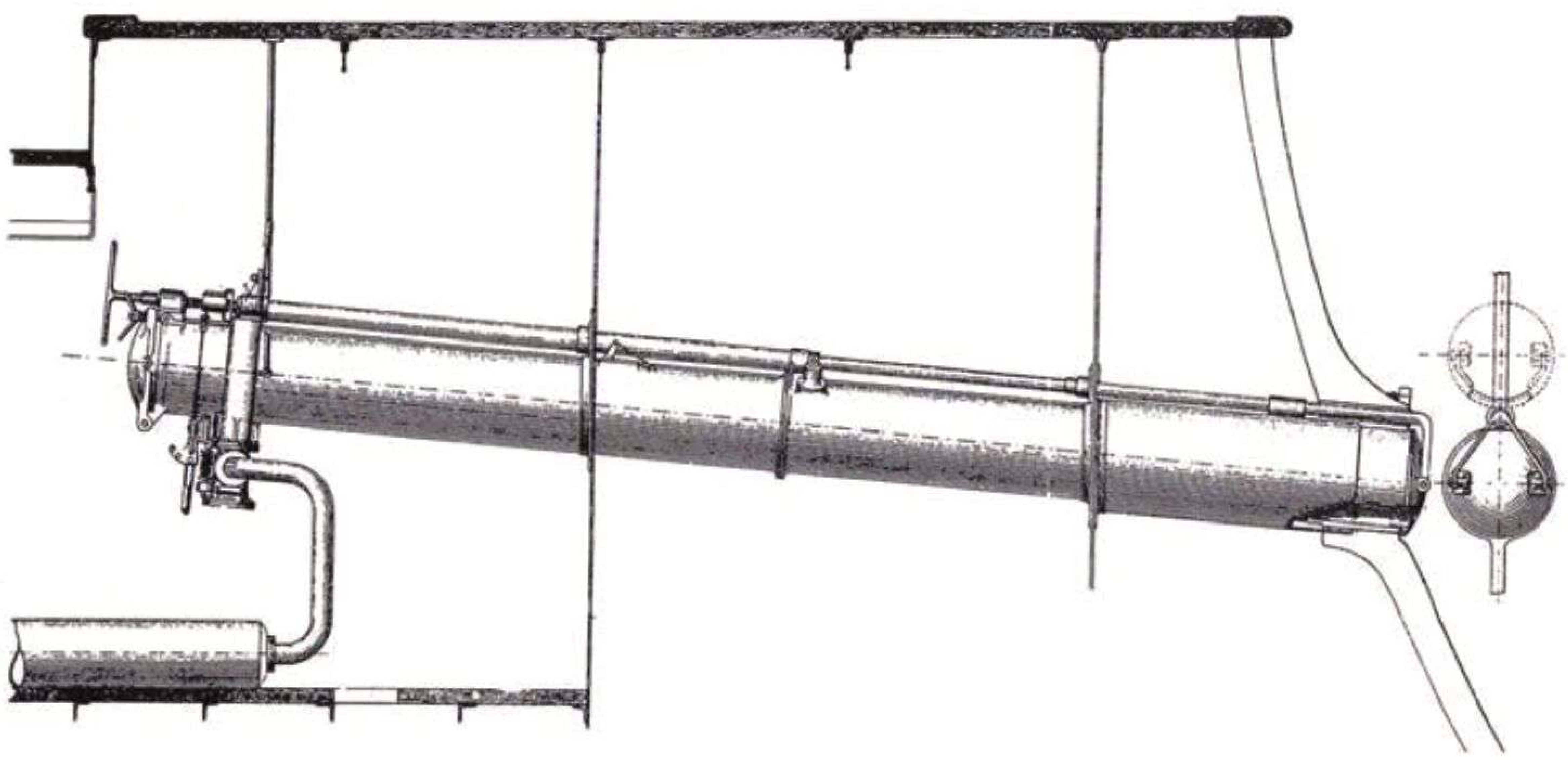
Nur 30 Jahre nach Whiteheads erstem Modell war der Torpedo bei allen Seemächten als entscheidendes Waffensystem anerkannt. Er konnte wesentlich mehr Schaden anrichten als eine Granate, war inklusive seiner Lanziervorrichtung immer noch erheblich billiger als ein Geschützturm und auch leichter unterzubringen. Reichweite und Treffsicherheit entsprachen – bei gleicher Zielentfernung – jener der schweren Schiffsartillerie. Der von Ludwig Obry entwickelte gyroskopische Geradlaufapparat machte den Torpedo zur hochseefähigen und zuverlässigen Waffe, auf eine (theoretische) Schussentfernung von sieben Kilometern betrug die Abweichung nur noch einen halben Grad.
Im chilenischen Bürgerkrieg von 1891 versenkten zwei Torpedoboote das Panzerschiff *Blanco Encalada*, 1894 wurde im brasilianischen Bürgerkrieg das Turmpanzerschiff *Aquidaba* von einem Torpedoboot versenkt, und im japanisch-chinesischen Krieg 1895 versenkten japanische Torpedoboote das chinesische Panzerschiff *Ting-Yuen*. Der Torpedo hatte seine Effizienz bewiesen, und Frankreich dachte sogar an eine Torpedobootsflotte anstelle von Großkampfschiffen.



WEITBLICKEND: Der englische Ingenieur Robert Whitehead (1823–1905) entwickelte zusammen mit Giovanni Luppis (1813–1875) das erste funktionsfähige Unterwassergeschoss
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



WHITEHEADS WERK: Eine Pressluftmaschine trieb die Schraube und somit den 3,40 Meter langen und 35 Zentimeter durchmessenden sogenannten Fischtorpedo an
Foto: picture-alliance/Quagga Illustrations



AUS DEM LEHRBUCH: 35-Zentimeter-Bug-Lanzierapparat „Meteor“, aus dem *Atlas zum Torpedo-Unterricht* von 1894/95
Foto: Sammlung Block

schine, die Lauftiefe regelte ein Wasserdruckventil, und die Laufrichtung musste dem 3,40 Meter langen und 35 Zentimeter durchmessenden Torpedo durch eine Lanziervorrichtung gegeben werden – eben dem Lanzier- oder Torpedorohr.

Whitehead hat Erfolg

Am 20. Dezember 1866 führte Whitehead einer Kommission der k. u. k. Kriegsmarine eine Lanzierung über 370 Meter Entfernung mit dem Fischtorpedo vor, und als Folge des von der Kommission erstellten Gutachtens kam es im April 1867 nach schwierigen Verhandlungen zu einem Vertrag zwischen der Marinesektion und den Erfindern Luppis und Whitehead über die „Überlassung der Erfindung eines selbstwirkenden unterseeischen Minenschiffes“.

Der Vertrag forderte als wesentlichste Punkte des folgenden Versuchsprogramms:
a) Nachweisen der Sprengwirkung,
b) Erproben der Treffsicherheit auf eine Entfernung von 2.000 Wiener Fuß (= 632 Meter),
c) Sicherheit der Zündung der Sprengladung,
d) praktisches Handhaben der Waffe.

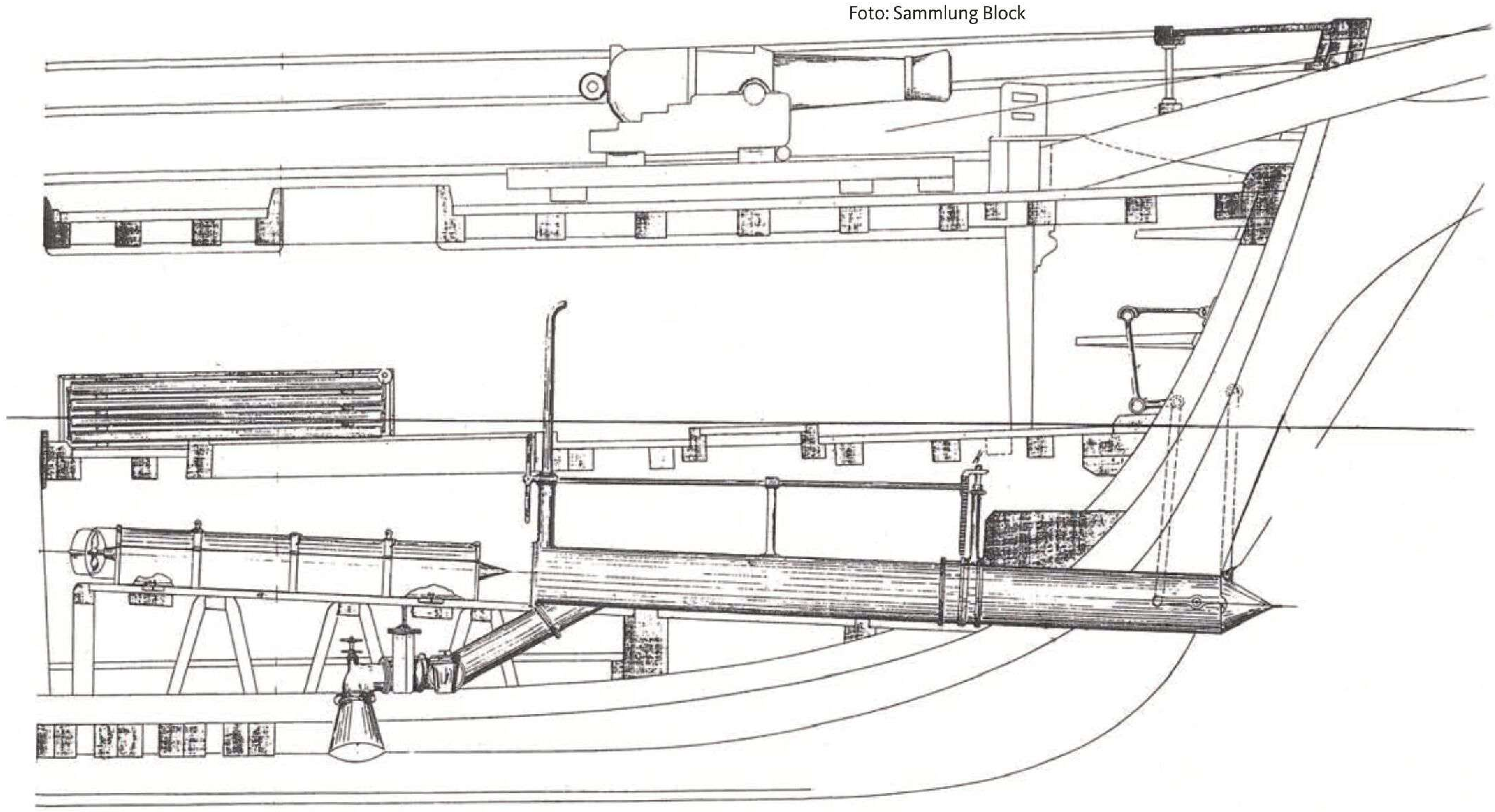
Als Versuchsschiff wurde das Kanonenboot *Gemse* bestimmt und nach Fiume beordert, um ein durch das Vorschiff führendes Lanzierrohr zu erhalten. Aufs Trockene geholt, ging Whitehead mit seinen Leuten daran, etwa einen Meter unter der Wasserlinie das Lanzierrohr vorn im Bug einzubauen – ein gusseisernes Rohr, bestehend aus zwei Teilen und einem Durchmesser von 47 Zentimetern, wobei sich der vordere, aus dem Bug herausragende Teil mit einer von außen angesetzten Klappe verschließen ließ. Im binnenbords liegenden Rohr wurde der Torpedo oben und unten durch Rollen und seitlich durch Gleitschienen geführt und das hintere Ende des Rohres ebenfalls durch eine Klappe verschlossen. Das Ausstoßen des Torpedos übernahm komprimierte Luft, nachdem das Zuflussventil im Schiffsboden geöffnet und so das Rohr geflutet wurde.

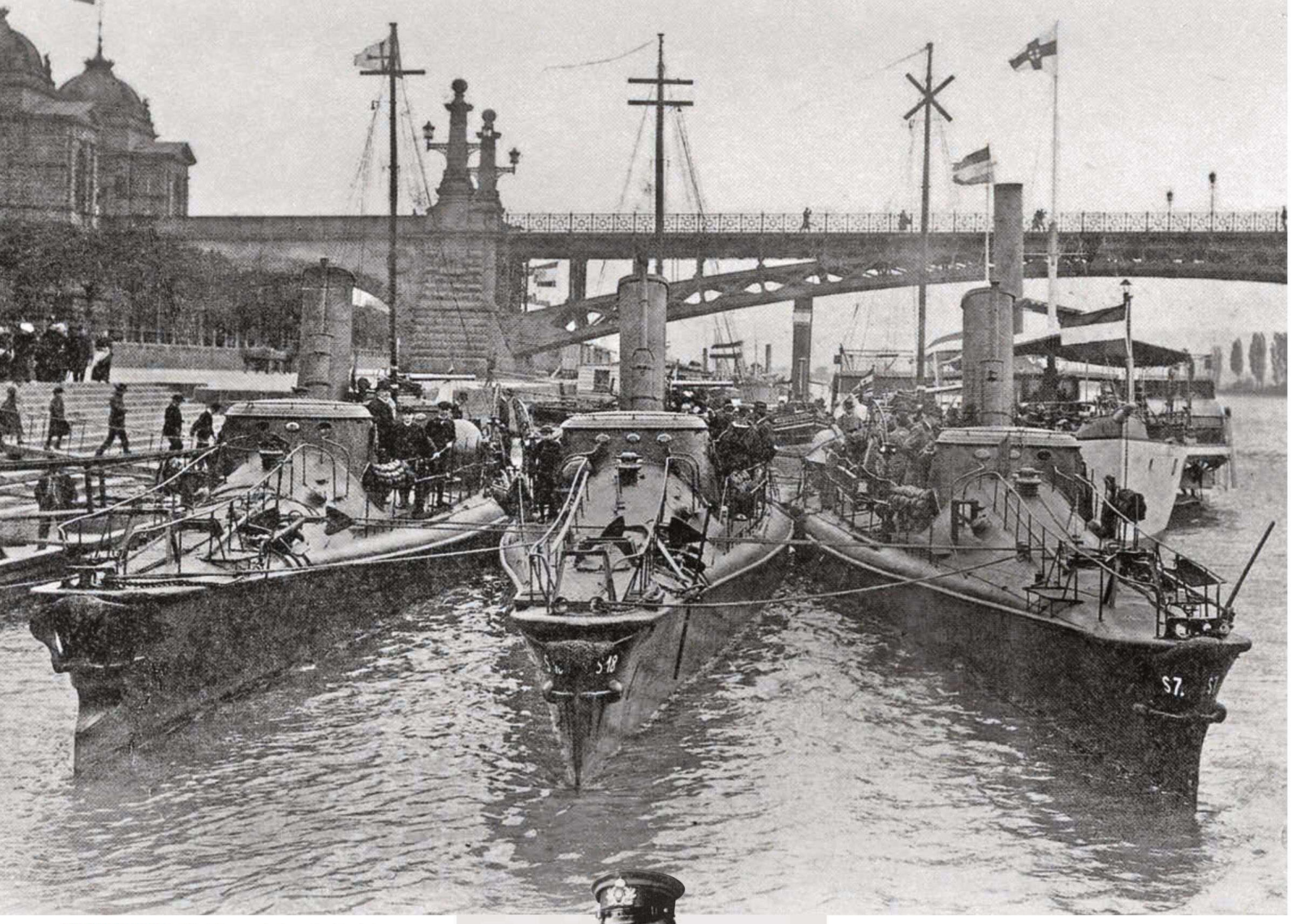
In folgenden Versuchsreihen nahm Whitehead ständig Verbesserungen an seinem erfolgversprechenden Torpedo vor. Schließlich erwarb die englische Regierung die Lizenz zum Nachbau für 17.000 Pfund Sterling. Frankreich kaufte den Torpedo 1872 an, schon 1873 kamen Italien und Deutschland hinzu, und in den kommenden Jahren erwarben auch die übrigen Marinen das neue Waffensystem.

Beginn einer neuen Ära

Damit brach auch für den Torpedobootsbau eine neue Ära an, denn es gab ja immer noch den Spierentorpedo, und für den Einsatz dieser Waffe brauchte man kleine Boote mit möglichst hoher Geschwindigkeit. So nahm Thornycroft noch 1873 den Bau von schnellen Spierentorpedobooten auf, zu einer Zeit also, als Whitehead längst die Marinen von

IMMER AUSGEFEILTERE TECHNIK: Bug-Lanzierrohr auf dem k. u. k. Torpedoschiff *Seehund*
Foto: Sammlung Block





TAKTGEBER: Die Torpedoboote S 7 bis S 13 liefen innerhalb von nur fünf Monaten 1885 vom Stapel und kamen noch im selben Jahr in Dienst Foto: Sammlung GSW

der Funktionstüchtigkeit seines Torpedos überzeugt hatte.

Erst im Jahr 1877 lief bei Thornycroft mit *HMS Lightning* das erste „richtige" Torpedoboot vom Stapel – ein 17,40 Meter langes, 15 Knoten schnelles und 7,5 Tonnen verdrängendes Boot, das mit einem drehbaren Torpedorohr auf dem Oberdeck des Vorschiffes ausgestattet war und zusätzlich zwei weitere Torpedos auf dem Oberdeck mitführen konnte. Offenbar war das drehbare Torpedorohr auch der Durchbruch, denn nach dem Vorbild der *Lightning* wurden sofort von diversen Regierungen Torpedoboote bei Thornycroft bestellt.

Einen weiteren Vorschub für den Torpedobau leisteten die Mechaniker des britischen Torpedoarsenals Woolwich, die für das Geschoss einen Doppelschraubenantrieb entwickelten. Der bisherige Einschraubenantrieb hatte beim Lauf des Torpedos zu einem Drehmoment geführt, das man durch Ausbiegen der senkrechten Steuerflächen auszugleichen versuchte. Durch die beiden hintereinanderliegenden, gegenläufigen Schrauben wurde diese Drehung um die eigene Achse verhindert, was für Laufstabilität, höhere Geschwindigkeit und größere Reichweite sorgte.



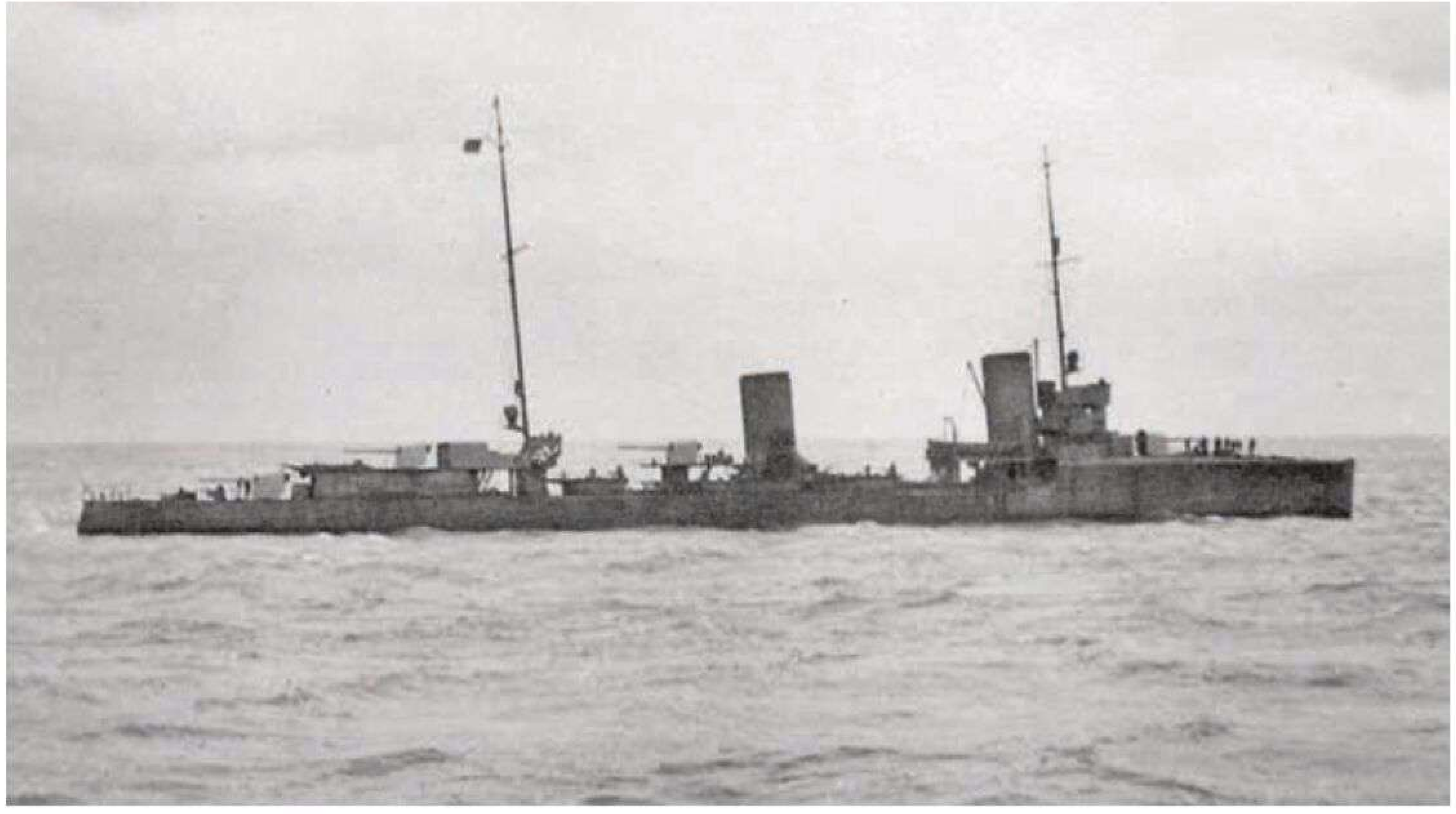
MODERNER TECHNOKRAT: Alfred Tirpitz gehörte der neuen Torpedowaffe ab 1877 an und trieb deren Entwicklung mit voran

Foto: SZ-Photo/Tallandier/Rue des Archives

In der Folge kam es zu einem regelrechten Boom im Torpedobootsbau, allein die russische Marine stellte 1878 insgesamt 80 bei verschiedenen Werften gebaute Torpedoboote in Dienst. Da man diese Boote wegen ihrer geringen Größe nur im Küstenbereich einsetzen konnte, kamen die Italiener auf die Idee, sie an Bord größerer Schiffe mit ins Gefecht zu nehmen.

Entwicklungssprünge

Das 11.000-Tonnen-Schlachtschiff *Duilio* wurde zur Aufnahme eines Torpedobootes mit einem 25 Meter langen Tunnel im Achterschiff versehen, in den das Boot nach Öffnen eines hydraulisch betätigten Hecktores ein- und auslaufen konnte. Die Royal Navy ließ 1889 zwei Torpedobootsträger in Dienst stellen, die etwa 6.500 Tonnen verdrängenden *Hecla* und *Vulcan*. Beide Schiffe konnten sechs Torpedoboote an Deck mit sich führen



NEUE SERIE: **Die positiven Erfahrungen mit den nach Kriegsausbruch 1914 erhaltenen großen Torpedobooten veranlassten den Bau weiterer großer Torpedoboote (Zerstörer), hier S 113** Foto: Sammlung GSW

und sollten die Schlachtflotte begleiten, um die Boote bei einem Seegefecht gegen feindliche Schiffe entsenden zu können.


Dazu setzte man die Boote mittels großer Schwanenhalskräne ein und aus. Unter ausgezeichneten Kommandanten, die selbst zu den führenden Torpedospezialisten der Navy gehörten, hätten beide selbst gut armierten Schiffe mit ihren Torpedobooten ohne Zweifel erfolgreiche Torpedoangriffe auf gegnerische Basen durchführen können.

Das Bestreben, Aktionsradius, Geschwindigkeit und Seeverhalten der Boote zu erhöhen, führte zu immer größeren Deplacements und stetig anschwellender Maschinenleistung. Betrug die Verdrängung der *Lightning* noch 7,5 Tonnen, so steigerte sich dieser Wert bei den 1884 bei Yarrow für die k. u. k. Kriegsmarine gebauten und mit zwei Bugtorpedorohren versehenen Booten *Adler* und *Falke* bereits auf über 98 Tonnen, ihre Dreifach-Expansionsmaschinen sorgten mit 1.300 PSi für 22 Knoten (41 km/h).

Boom in Deutschland

Auch in Deutschland beschäftigten sich die Werften mit dem Bau von Torpedobooten. Zwar waren die ersten, 1871 bei Devrient in Danzig gebauten Fahrzeuge noch Spierenboote und mit einer Wasserverdrängung von 34 Tonnen zudem nicht viel größer als eine Hafenbarkasse, aber dann stiegen auch die Werften AG Weser, Vulkan und Schichau ins Geschäft ein.

Deutschland erlebte einen regelrechten Boom im Torpedobootsbau, nachdem General Leo Graf von Caprivi im März 1883 zum Chef der Admiralität ernannt worden war und dieser in einer Denkschrift den sofortigen Bau von 70 Torpedobooten forderte. Er wies darauf hin, dass ein einziges Torpedo-



MIT ZEITVERZUG: **S 125, das erste Torpedoboot mit Turbinenantrieb, lief 1904 vom Stapel und kam – bedingt durch lange Versuchsfahrten – erst ein Jahr darauf zur Flotte** Foto: Sammlung GSW

boot selbst das größte und stärkste Panzerschiff vernichten könne und so eine teure Schlachtflotte entbehrlich mache.

An seiner Seite wusste er mit dem zur Admiralität kommandierten Korvettenkapitän Alfred Tirpitz (dem späteren Staatssekretär des Reichsmarineamtes) einen konsequenten Verfechter des Torpedowesens, der mit Energie und Umsicht diesen Zweig der Marine zu ungeahnter Blüte brachte. Tirpitz brachte es dahin, das Torpedoboot – soweit es im Bereich des Möglichen lag – von der Küste unabhängig zu machen und Hochsee-Torpedoboote zu schaffen, die selbst den berühmt-berüchtigten Nordseestürmen zu trotzen vermochten.



IN DER REICHSMARINE: Die in den Jahren 1924 bis 1929 gebauten zwölf Torpedoboote der „Raubtier"- und „Raubvogel"-Klasse besaßen zwei 50-cm-Drillingsrohrsätze und 3 x 10,5-cm-Geschütze Foto: SZ-Foto

Aber vorerst baute Schichau als führende Torpedobootswerft noch ihre berühmten Walrückenboote: Boote zwischen 100 und 170 Tonnen mit durchlaufendem Oberdeck und dem charakteristischen, stark nach oben gewölbten Vorschiff, das von einem kesselähnlichen Kommandoturm begrenzt wurde. Armiert waren die Boote S 7 bis S 65 mit 3 x 35-cm-Torpedorohren (zwei Decksrohre, ein Bugrohr) und einer 3,7-cm-Revolverkanone; ihre Dreifach-Expansionsmaschine brachte sie auf 19 bis 22 Knoten. Die Bauserie S 66 bis S 85 bekam 3 x 45-cm-Torpedorohre in gleicher Aufstellung und eine 5-cm-Torpedobootskanone (Tk).

Dazu baute Schichau noch die Divisions-Torpedoboote D 1 bis D 9 mit ähnlicher Armierung, die aber als Flottillenführer wegen des größeren Raumbedarfs um bis zu 300 Tonnen größer ausfielen.

Briten vorneweg

Bis 1885 hatte sich das Torpedoboot, das anfangs tatsächlich nur ein „Boot" mit wenigen Tonnen Wasserverdrängung war, zu einer ernsten Bedrohung für die großen Schiffe entwickelt. Das bedingte – wie sollte es im Zuge des Rüstungswettlaufes auch anders sein – den Ruf nach einem Abwehrmittel, und so entstand auf den Reißbrettern der Konstruktionsbüros der Torpedoboot-Zerstörer. Er war nichts anderes als ein Großes Torpedoboot, aber kalibermäßig stark genug armiert, um einen Torpedobootsangriff schon im Ansatz stoppen zu können. Hier waren die Briten die Ersten, die schon 1893 diese neue Schiffsklasse bauten und sie auch gleich *torpedoboat destroyer* nannten, eben Torpedoboot-Zerstörer. Und die Bezeichnung „Zerstörer" hat sich bis heute gehalten.

In Deutschland lief im Juli 1899 mit S 90 das erste Große Torpedoboot vom Stapel, ein 395 Tonnen verdrängendes und 27 Knoten (50 km/h) schnelles Boot mit drei Deckstorpedorohren in Einzelaufstellung, aber mit 3 x 5-cm-Schnellladekanonen (Sk) relativ schwach bestückt. Jetzt wurden die Boote stetig größer, bis sie 1910 mit dem auf der Germania Werft gebauten G 174 über 800 Tonnen erreichten, 2 x 8,8-cm-Tk sowie 4 x 50-cm-Deckstorpedorohre führten und mit bis zu 32 Knoten (60 km/h) durchs Wasser pflügten.

Derweil war die Torpedoentwicklung auch nicht stehen geblieben. Der ab G 174 verwendete 50-cm-D/6-Torpedo hatte mit 27 Knoten bereits eine Reichweite von 5.000 Metern, bei 35 Knoten lief er 2.200 Meter, und seinen Sprengkopf füllten 160 Kilogramm TNT/Hexanit.

Dieser Entwicklung setzte in Deutschland der verlorene Krieg zunächst einmal ein Ende, aber schon 1923 nahm die Marine über Auslandsvertretungen der deutschen Industrie Kontakte mit fremden Marinen auf, und 1927 gelang es, die Zusammenarbeit deutscher Firmen mit der schwedischen Marine unter stiller Teilhabe der Reichsmarine vertraglich abzusichern. Parallel dazu wurde mit deutschen Mitteln im spanischen Cadiz eine Torpedofabrik errichtet, die 1.000 Torpedos für die spanische Marine liefern sollte.

„Raubtiere" und „Raubvögel"

Da sich die Werkleitung in der Hand deutscher Konstrukteure befand, waren diese auch an der Fortentwicklung der Torpedos beteiligt, und so konnte schon Anfang der 1930er-Jahre der Pressluft-Dampftorpedo G 7a vervollkommnet und der Elektro-Torpedo G 7e zur Frontreife gebracht werden. Beide Torpedos hatten mit 280 Kilogramm Sprengstoff den gleichen Gefechtskopf, als Einheitskaliber legte man sich auf 53,3 Zentimeter fest.

Nach Kriegsende 1918 entstanden unter den knebelnden Bedingungen des Versailler Vertrages in den Jahren 1924 bis 1929 die zwölf Torpedoboote der „Raubtier"- und der „Raubvogel"-Klasse mit zwei 50-cm-Drillingsrohrsätzen und 3 x 10,5-cm-Geschützen, die mit einer Verdrängung von 1.213 bis 1.320 Tonnen um bis zu 500 Tonnen kleiner waren als der ab 1914 gefertigte Typ „Großes Torpedoboot".

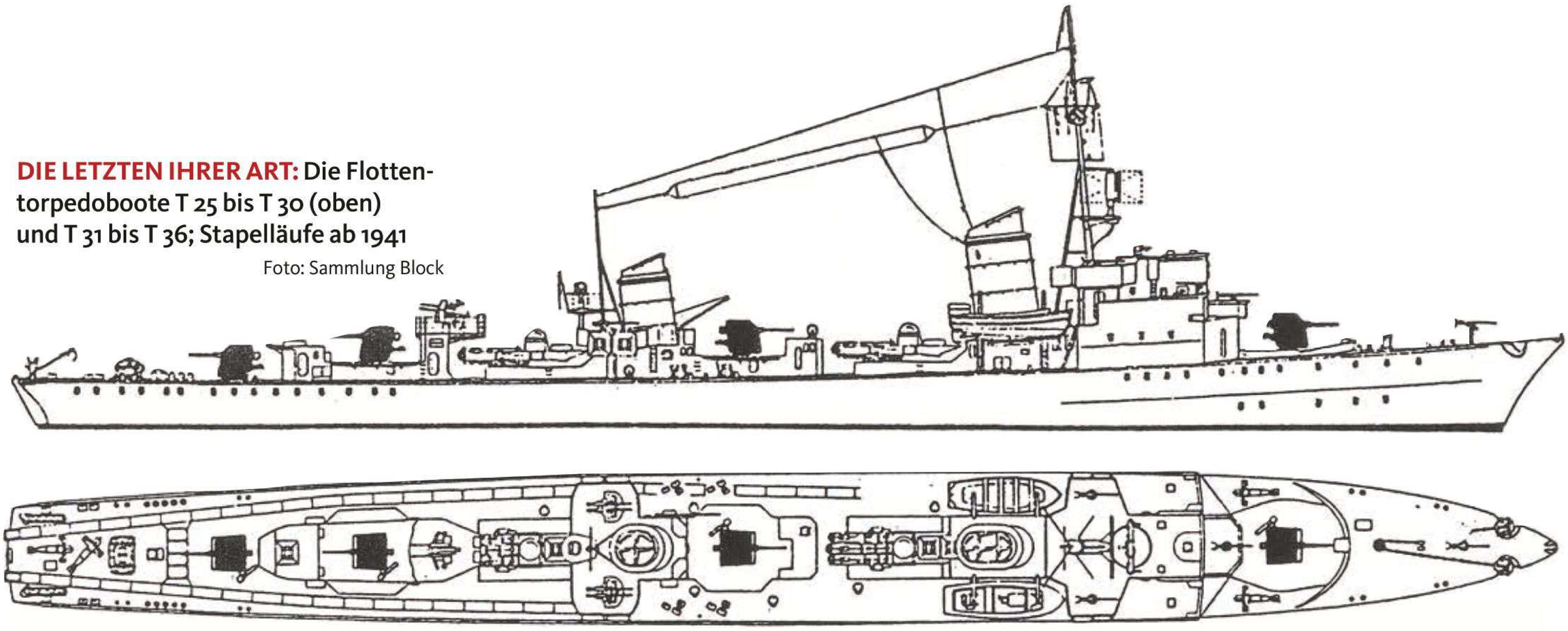
HINTERGRUND

Unterwasserexplosionen

Anders als eine Granate, die meist in Aufbauten und in Seitenwänden einschlägt, trifft der Torpedo unter der Wasserlinie die schwächeren Teile des Schiffsrumpfes. Durch die Dämmwirkung des Wassers wirken solche Unterwasserexplosionen verheerender als Explosionen an Land oder in der Luft. Volltreffer von Torpedos reißen die Rumpfhülle auf, führen zu lokalen Zerstörungen durch Druck und Detonationswelle und beeinträchtigen die Längsfestigkeit des Schiffes. Durch Annäherungszünder unter Wasser ausgelöste Abstandstreffer wirken noch verheerender: In Millisekunden breitet sich die Schockwelle aus, zugleich entsteht im Zentrum der Explosion eine Gasblase, die unter hohem Druck sehr schnell zu ihrem maximalen Volumen expandiert. Der Schiffsrumpf wird partiell gehoben und biegt sich aufwärts, das schwächt den Kiel. Danach kollabiert die Gasblase und erzeugt einen Sog, der den Rumpf in Teilen nach unten biegt und so den Kiel weiter schwächt oder gleich bricht. Beim Kollaps entsteht aus der Gasblase ein Strahl, der mit hoher Geschwindigkeit und hohem Druck den Rumpf durchstoßen und schwerste Zerstörungen anrichten kann.

DIE LETZTEN IHRER ART: Die Flottentorpedoboote T 25 bis T 30 (oben) und T 31 bis T 36; Stapelläufe ab 1941

Foto: Sammlung Block





T 33 IN SEE: Das Boot mit vier 10,5-cm-Seezielgeschützen und zwei Drillingstorpedorohrsätzen wurde 1945 sowjetische Kriegsbeute und als *Primernij* weiterverwendet

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Trotz ihrer geringen Größe erwiesen sie sich als erstaunlich seetüchtig, waren aber bei Wind und geringer Fahrt kaum auf Kurs zu halten, und beim Drehen und Wind querein nahm ihr Krängungsgrad beängstigende Ausmaße an. Torpedoangriffe im klassischen Sinn fuhr keines dieser Boote, ihr Dasein beschränkte sich auf Sicherungs- und Minenaufgaben.

Obwohl die Zeit der Torpedoboote abgelaufen war und auch die Royal Navy längst den Zerstörerbau vorantrieb, hielt die deutsche Marine mit der Bauserie T 1 bis T 21 immer noch am Torpedobootsbau fest. Für den Ostseeeinsatz waren diese 844 bis 1.098-Tonner mit 36 Knoten und zwei Drillingsrohrsätzen 53,3 cm für den Torpedoangriff auch gut geeignete Fahrzeuge, aber mit nur einer 10,5-cm-Tk zum Eigenschutz auf dem Achterdeck und 5 x 2-cm-FlaMW hoffungslos unterbewaffnet.

Gefahr aus der Luft


Mit der während des Krieges zunehmenden feindlichen Luftüberlegenheit wurde die Flugabwehrbewaffnung erheblich verstärkt, wobei schon mal der achtere Torpedorohrsatz zugunsten einer 4-cm-Bofors-FlaMW weichen musste. Da konnte man bei nur einem Rohrsatz und ganzen drei Torpedos von einem Torpedoboot nun wirklich nicht mehr sprechen, zumal keine weiteren Torpedos mitgeführt wurden.

Artilleristisch ausreichend bestückt – zumindest für den Ostseeeinsatz – waren dagegen die ab 1941 gebauten, 1.754 Tonnen verdrängenden Flottentorpedoboote T 22 bis T 36 mit 4 x 10,5-cm-Tk in Einzellafetten als Hauptartillerie und ebenfalls sechs Torpedorohren in zwei Drillingssätzen. Jeder Rohrsatz war wie auch bei den Vorgängern mit einem auf ihm montierten Rohrmeistersitz versehen, einer hinten offenen Kanzel mit einem an der Stirnseite angebrachten Pult, das die Ziel-, Kontroll- und Messvorrichtungen sowie die Abfeuerung enthielt. Alternativ dazu befand sich noch auf beiden Seiten der Brücke der Torpedozielapparat (TZA), der die erfassten Werte sogleich an die Torpedorechenstelle weitergab, von der sie – mittels mechanischer Rechner in Schussdaten umgewandelt – den Rohrsätzen zugeführt wurden.

Obwohl die Ära der Torpedoboote unwiederbringlich vorüber war, setzte die Kriegsmarine auf das einst revolutionäre Waffensystem T-Boot

Auch hier befanden sich keine Ersatztorpedos an Bord, und auch hier erwiesen sich die als Ostsee-Zerstörer konzipierten Boote für den Einsatz im Westen als artilleristisch zu schwach. Zwar war die mit Lademotoren ausgerüstete 10,5-cm-Tk das größte, zur Verfügung stehende Seeziel/Fla-Geschütz und mit einer Kadenz von 20 Schuss pro Minute auch eine schnell feuernde Waffe, aber es reichte eben nicht, um gegen die mit 12-cm-Geschützen armierten Zerstörer der Royal Navy bestehen zu können.

Dennoch gab die Kriegsmarine, die sich am Torpedoboot-Gedanken förmlich festklammerte, mit der Bauserie T 37 bis T 60 weitere Boote dieser Art mit immer noch unzureichender Artillerie in Auftrag, die aber nie fertiggestellt wurden. Das Kriegsende stoppte diese Entwicklung endgültig, das Torpedoboot verschwand aus den Flottenlisten – und tauchte nicht wieder auf. ⚓



ModellFan
Das führende deutschsprachige Magazin für Plastikmodellbau
Schritt für Schritt zum Topmodell
Jagdsaison eröffnet!

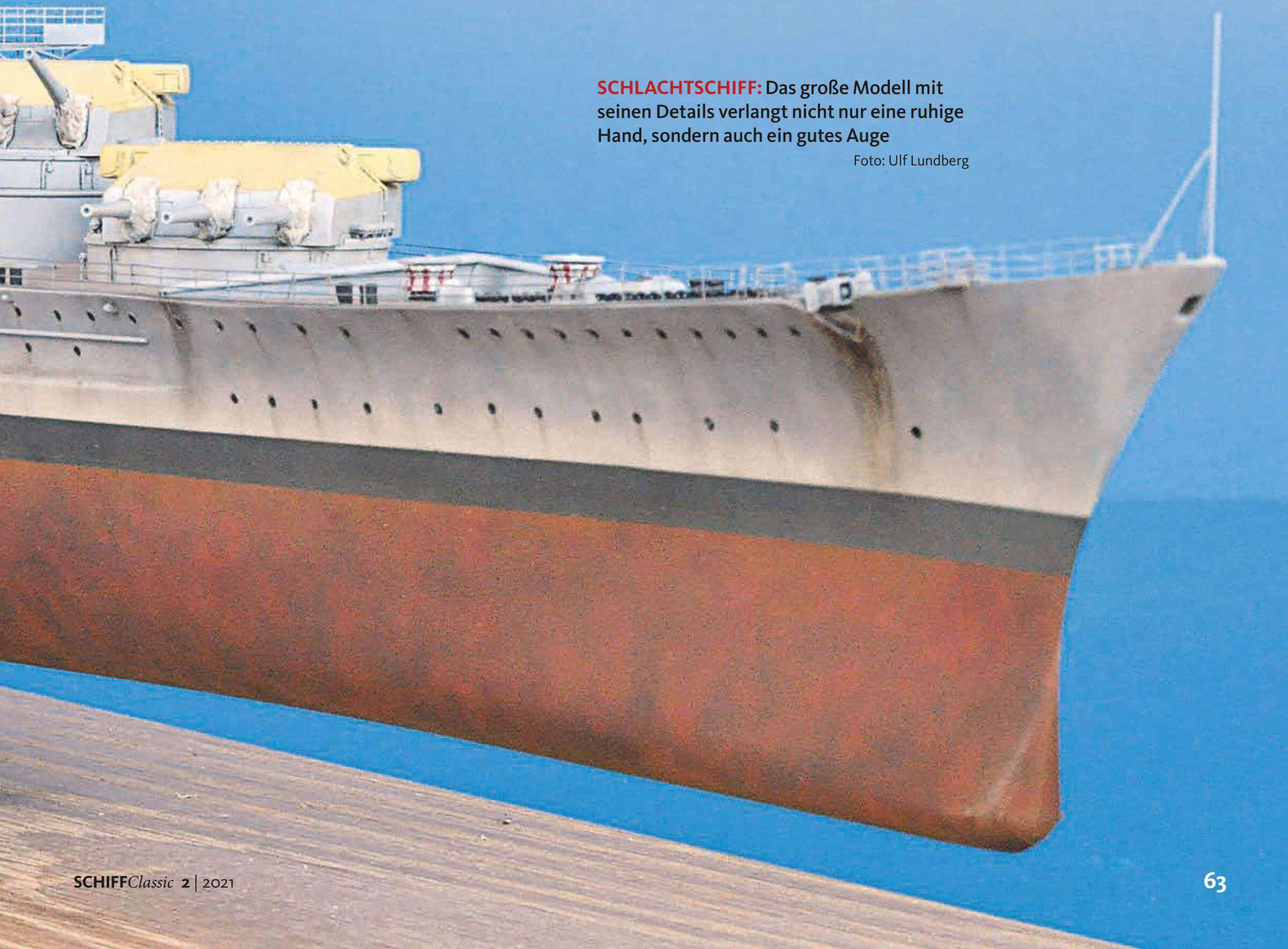
SCHARNHORST IM MASSSTAB 1:350

Ans Eingemachte!

Die größte Herausforderung im Schiffsmodellbau: saubere, dabei exakte Ausführung bei Montage und Bemalung. Jede Unsauberkeit fällt sofort auf. *ModellFan* zeigt, wie man diese Klippen umschifft

Von Ulf Lundberg

Sobald der Rohbau erledigt ist, geht es an Ausstattung, Bemalung und Endmontage, die die Anforderungen an Hand und Hirn weiter erhöhen. Denn je kleiner der Maßstab, desto größer ist der Effekt, den unlogische Pinselspuren, Staub, Kratzer oder nicht parallele Linien beziehungsweise Takelung erzeugen. Dem unvoreingenommenen Betrachter fällt so etwas üblicherweise immer sofort auf, dem Modellbauer hingegen oft erst spät, was meist für heftige Nacharbeit sorgt. Wie der Autor diese wichtigen Schritte gemeistert hat und wie er mit einem Malheur während der Bemalung umgegangen ist, erfahren Sie in der neuesten Ausgabe von *ModellFan*, die am Kiosk für Sie bereitliegt.



SCHLACHTSCHIFF: Das große Modell mit seinen Details verlangt nicht nur eine ruhige Hand, sondern auch ein gutes Auge

Foto: Ulf Lundberg

DER KOLUMBUS-PLAN

Ein glücklicher Fehler

„Größter Entdecker und maritimer Pionier", aber auch „Dieb, Sklavenhändler, Mörder". Christoph Kolumbus hat viele Bezeichnungen. Was stimmt wirklich? Eines ist unbestritten: Seinen Reisen lagen perfekte Vorbereitungen zugrunde

Von Prof. Dr. Jürgen Elvert

Am Anfang des spanischen Überseeimperiums steht ein Irrtum: Christoph Kolumbus wollte gen Westen segeln, für Spanien fruchtbare, dicht besiedelte Ländereien voller Bodenschätze, Gold und Silber, Perlen und Edelsteine entdecken und schließlich nach Japan, Indien und ins Reich des Großen Khan gelangen.

Dass er von seiner ersten Fahrt mitsamt seiner Mannschaft überhaupt nach Spanien zurückkehren und dann noch drei weitere Fahrten unternehmen konnte, verdankte er letztlich einem Zufall: der Landung in der Karibik. Dabei war seine erste Reise keineswegs ein fahrlässig vorbereitetes Unternehmen, sondern eine trotz mancherlei Rückschlägen ebenso langfristig wie sorgfältig geplante Expedition.

Auf der Suche nach Investoren

Die Idee, dass man auf dem westlichen Seeweg nach Indien schneller vorankommen könnte als auf der langwierigen und mühsamen Tour nach Süden entlang der afrikanischen Westküste und um das Kap der Guten Hoffnung herum, war keineswegs neu, als Kolumbus dieses Projekt aufgriff und nach Investoren suchte, die ihm die kostspielige Reise finanzierten.

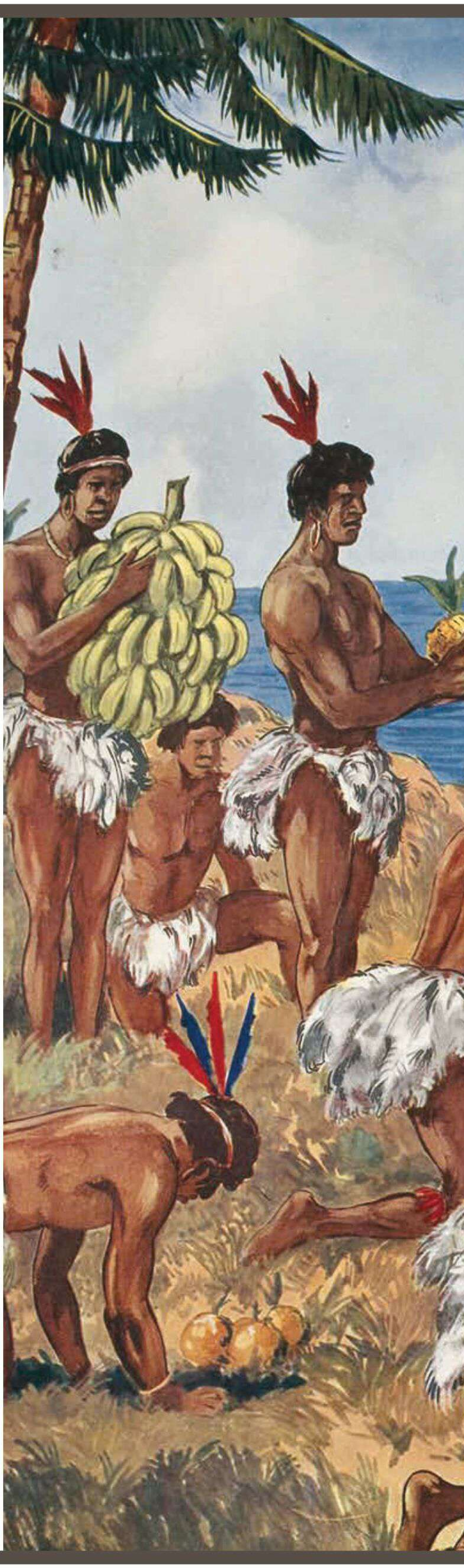
Wann und unter welchen Umständen er erstmals mit dem Gedanken der Westpassage in Berührung kam, ist nicht überliefert. Allerdings dürften entsprechende Überlegungen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts des Öfteren unter Seefahrern diskutiert worden sein. Denn dass man auf West- oder Südwestkursen von Europa aus im Atlantik auf Land stoßen würde, hatten die Entdeckungen der Azoren, Madeiras, der Kanaren und der Kapverden gezeigt.

Erfahren und versiert

Kolumbus dürfte mit solchen Überlegungen bereits früh in Kontakt gekommen sein. Wir wissen von einigen frühen Seereisen des 1451 geborenen Genuesers: Für 1474 oder 1475 ist eine Fahrt in die östliche Ägäis belegt, für 1476 nach Flandern. Andere Fahrten führten ihn in den Folgejahren auf die Britischen Inseln, möglicherweise sogar bis nach Island. Ende der 1470er-Jahre war er für eine Genueser Faktorei in Lissabon tätig.

Zudem unternahm er einige Fahrten nach den Kanarischen Inseln, Madeira und den Azoren. 1483 kommandierte er zwei portugiesische Schiffe auf der Fahrt nach São Jorge da Mina, dem heutigen ghanaischen Elmina im Golf von Guinea, einem wichtigen portugiesischen Handelsplatz für den Gold- und Sklavenhandel an der westafrikanischen Küste.

Dort beteiligte sich Kolumbus am Bau der Festung, welche die Bedeutung des Stützpunkts für den portugiesischen Afrikahandel bekräftigte. Er verfügte also bereits Mitte der 1480er-Jahre über ausgezeichnete Kenntnisse in den von Europäern zu dieser Zeit befahrenen Gewässern. Darüber hinaus lässt





BEGINN EINES NEUEN ZEITALTERS: Christoph Kolumbus betritt am 12. Oktober 1492 die Karibikinsel Guanahani, der er den Namen San Salvador gibt. Im Hintergrund seine Schiffe, die Karacke *Santa Maria* sowie die Karavellen *Niña* und *Pinta* Foto: picture-alliance/akg-images



DEMÜTIGUNG: Die von Königin Isabella eingesetzte Kommission verspottet Kolumbus wegen seines Plans, Indien westwärts segelnd erreichen zu wollen

Foto: picture-alliance/akg-images

die Übertragung des Kommandos über zwei Schiffe darauf schließen, dass deren Eigner großes Vertrauen in seine seemännische und navigatorische Kompetenz setzten.

Favorisierte Westroute

Um 1480 begann Kolumbus sich wohl intensiver mit dem Gedanken an die Westroute nach Indien zu befassen. Zwar hatten die portugiesischen Fahrten entlang der afrikanischen Westküste lukrative Handelsverbindungen entstehen lassen, doch der Seeweg nach Indien war immer noch nicht gefunden. Die Suche nach alternativen Wegen, also die Fahrt nach Westen, beschäftigte nicht wenige Seefahrer, zumal der erfolgreiche Abschluss einer solchen Westpassage Ruhm und Reichtum versprach.

Angesichts seiner engen beruflichen und familiären Verbindungen zum Königshof und der führenden Rolle Portugals bei den Entdeckungsfahrten war König Johann II. von Portugal für Kolumbus der erste Ansprechpartner. Die Seemacht Portugal besaß ein grundsätzliches Interesse an der Route, verfügte über technisch hochwertige Schiffe und bestens ausgebildete Besatzungen.

HINTERGRÜNDE

Spaniens Lage verbessern

Bartolomeu Diaz hatte 1488 auf der Kaproute den östlichen Seeweg nach Indien geöffnet und damit den Portugiesen einen maßgeblichen Vorteil vor Spanien verschafft. Im Süden Spaniens standen die königlichen Truppen kurz davor, die Rekonquista erfolgreich abzuschließen. Der Krieg hatte die Finanzreserven des Königreichs jedoch beinahe aufgezehrt, das Land und die Städte waren hoch verschuldet, und es war äußerst ungewiss, ob die Kriegsbeute nach dem Fall des Emirats Granada die Kosten des langjährigen Krieges auch nur annähernd ausgleichen würde.

Kolumbus' Berechnungen zufolge lag China lediglich etwa 3.500 Meilen westlich der Kanarischen Inseln. Diese Distanz war zwar groß, aber angesichts des portugiesischen maritimen Know-hows und der ausgezeichneten Schiffe, die ihre Hochseetauglichkeit immer wieder auf den Rückfahrten von Afrika unter Beweis stellten, durchaus überwindbar.

König Johann wandte sich an seine Berater, die nach der Prüfung des kolumbusschen Vorschlags allerdings dazu rieten, dem Antrag vorerst nicht stattzugeben, aber möglicherweise später noch einmal darauf zurückzukommen. Warum die Entscheidung gegen Kolumbus ausfiel, ist nicht mehr zu klären. Es könnte damit zusammenhängen, dass unter den Wissenschaftlern des ausgehenden 15. Jahrhunderts Uneinigkeit bestand, welchen Umfang die Erde genau habe.

Der Erdumfang spielte in Kolumbus' Berechnung aber eine zentrale Rolle. Es schien daher geboten, in dieser Frage zunächst ein möglichst hohes Maß an Übereinstimmung zu erzielen, bevor viel Geld in ein Unternehmen mit so ungewissem Ausgang investiert wurde. Zumal die Suche nach der Indienpassage entlang der afrikanischen Küste, wo man vom blühenden Handel profitierte, den portugiesischen Staatsschatz viel weniger belastete.

Nachdem der portugiesische König ihn abschlägig beschieden hatte, unternahm Kolumbus einen weiteren Anlauf, der nur folgerichtig erscheint. Im dem 1479 geschlossenen Vertrag von Alcáçovas zwischen Portugal und Kastilien war Kastilien verpflichtet worden, die portugiesischen maritimen Interessen südlich der Kanarischen

Inseln zu respektieren. Dafür hatte die kastilische Krone ein genuines Eigeninteresse an Überseeunternehmungen bekunden dürfen – insbesondere wenn diese den Staatsschatz zu vergrößern versprachen.

Es lag also auf der Hand, dass Christoph Kolumbus bei der kastilischen Krone um Unterstützung nachsuchte, schließlich untersagte der Vertrag von Alcáçovas die Querung des Atlantiks in westlicher Richtung nicht ausdrücklich.

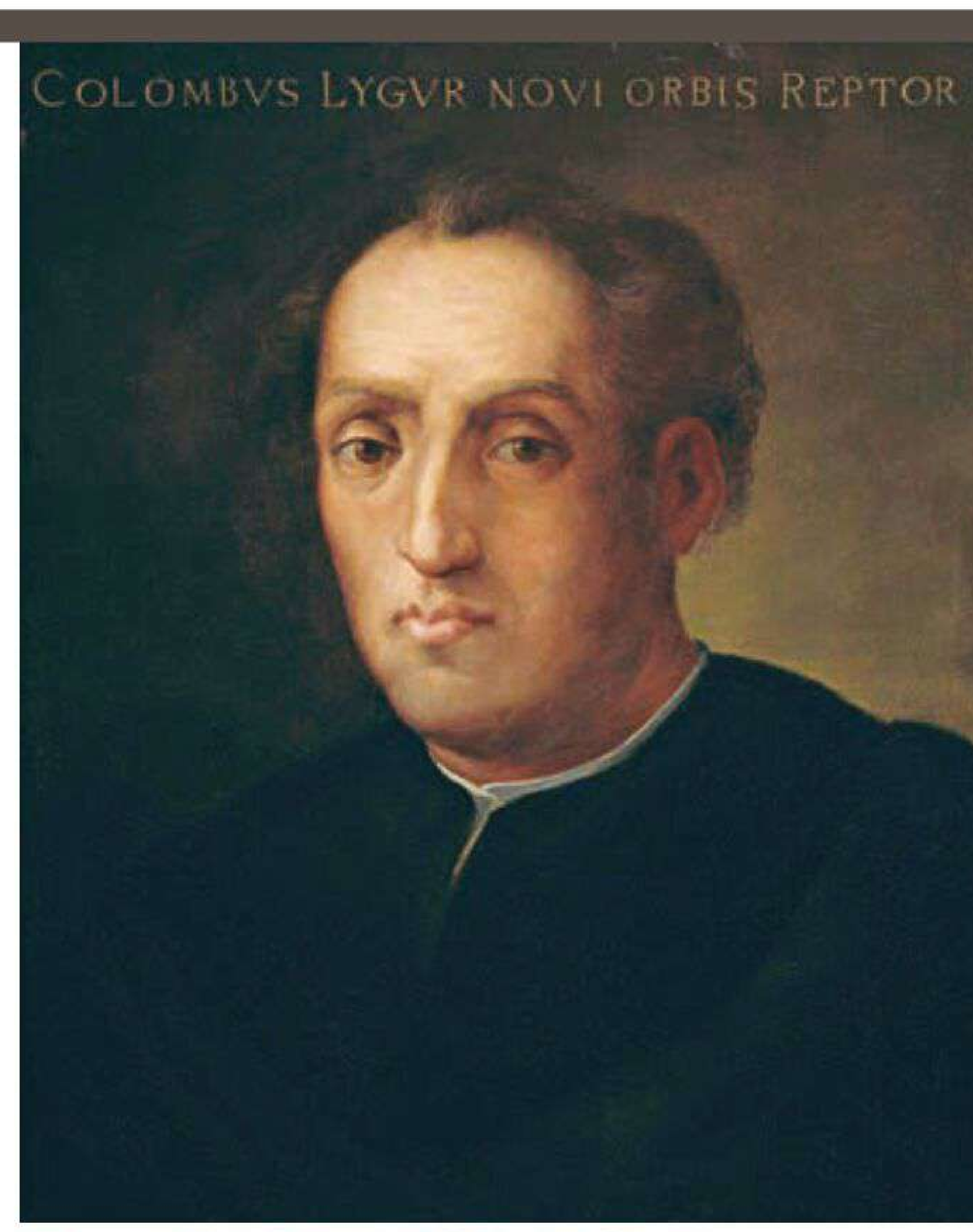
Die Kirche hilft

1485 fand er im Franziskanerkloster bei Palos einen wichtigen Verbündeten: Bei dem Prior Juan Pérez handelte es sich um den ehemaligen Beichtvater der Königin Isabella. Kolumbus dürfte über die tiefe Religiosität der Königin Isabella informiert gewesen sein, sodass die Einbeziehung des Klerus als kluger Schachzug zu werten ist, zumal die Franziskaner in Asien bereits Erfahrungen im Bereich der Überseemission gesammelt hatten.

Dass eine Landnahme in Übersee immer auch der Mission den Weg bereiten müsse, stand schließlich in Kastilien genauso wenig außer Frage wie in Portugal. Damit war ein wichtiger Anknüpfungspunkt hergestellt. Von großem Nutzen sollte sich zudem erweisen, dass die Padres über gute Kontakte zur städtischen Gesellschaft von Palos verfügten.

So knüpfte Kolumbus über die Ordensbrüder nicht nur Kontakte zum Königshof, sondern auch zu Martín Alonso Pinzón, einen erfahrenen Seemann aus Palos, der später einer der Schiffsführer auf Kolumbus' erster Reise nach Westen sein sollte. Nur wenige Monate später, im Mai 1486, wurde ihm in Córdoba eine Audienz am Hofe gewährt und im Anschluss daran auf königliche Veranlassung eine Expertenkommission einbestellt, die den Kolumbus-Plan sehr sorgfältig prüfen sollte.

Wie die portugiesischen Experten, sollten sich auch die spanischen Sachverständigen an der Entfernungsberechnung für die Westroute zwischen Europa und Ostasien stoßen. Es gab dabei unterschiedliche Ansätze. Einige waren der Ansicht, dass die Entfernung noch geringer als die von Kolumbus berech-

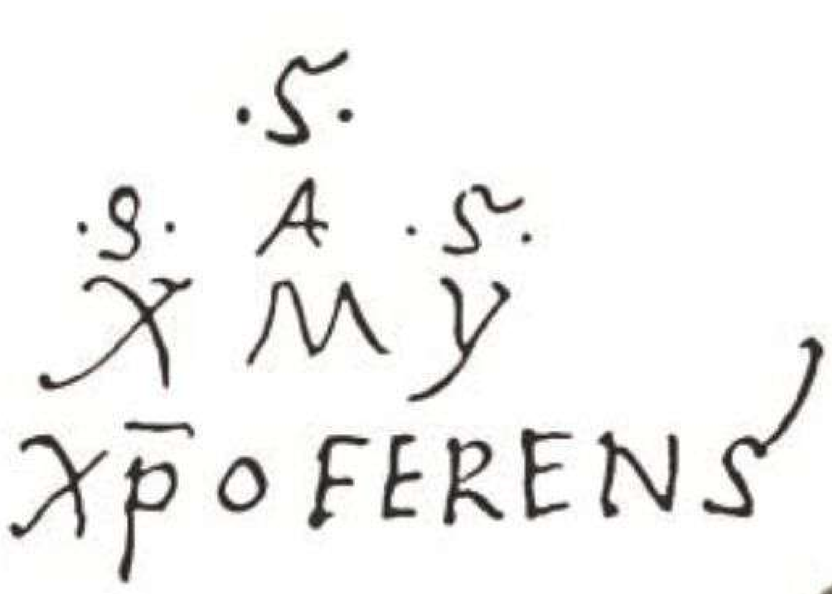


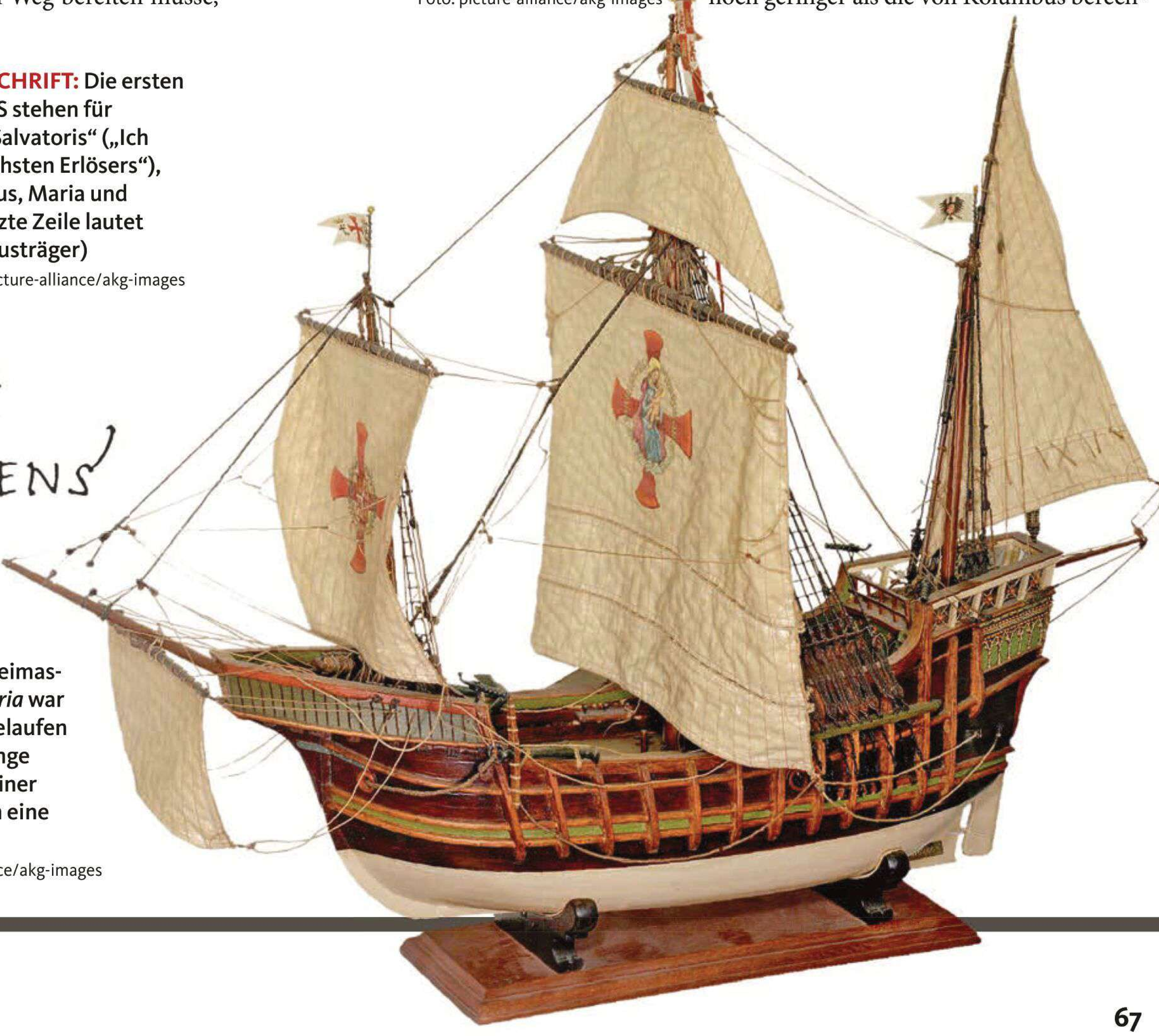
ITALIENISCHER SEEFAHRER IN SPANISCHEN DIENSTEN: Christoph Kolumbus (1451–1506) wollte eigentlich nur eine Hafenstadt in China erreichen (das damals zu Indien zählte) – und gelangte nach Amerika

Foto: picture-alliance/akg-images

KOLUMBUS' UNTERSCHRIFT: Die ersten vier Buchstaben S S A S stehen für „Servus Sum Altissimi Salvatoris" („Ich bin der Diener des höchsten Erlösers"), X M Y weist auf Christus, Maria und Joseph hin, und die letzte Zeile lautet „Christoferens" (Christusträger)

Foto: picture-alliance/akg-images





FLAGGSCHIFF: Die dreimastige Karacke *Santa Maria* war um 1480 vom Stapel gelaufen und hatte bei einer Länge von 23,6 Metern und einer Breite von 7,92 Metern eine 40-köpfige Besatzung

Foto: picture-alliance/akg-images



AUFBRUCH: **Kolumbus begibt sich am 3. August 1492 auf seine erste Entdeckungsreise, die mit dem verhältnismäßig geringen Betrag von knapp 2.500 Dukaten finanziert wurde** Foto: picture-alliance/akg-images

nete sei, andere legten eine deutlich größere Distanz zugrunde. Die Prüfung der verschiedenen Standpunkte sollte sich über mehrere Jahre bis 1490 hinziehen. Sie kam letztlich, zu Kolumbus' großer Enttäuschung, zu dem Ergebnis, dass das Risiko einer fehlerhaften Entfernungsberechnung zu groß sei, um die Annahme des ambitionierten Plans empfehlen zu können.

Kolumbus stellt Forderungen

Es war der Intervention des Priors Pérez zu verdanken, dass Kolumbus trotzdem eine weitere Audienz bei der spanischen Königin erhielt und seinen Plan nicht umgehend dem französischen König unterbreitete. Die Königin empfing ihn im Winter 1491 im Militärlager von Santa Fé, wo die Truppen Ferdinands und Isabellas die Maurenfestung Granada belagerten. Wieder wurde eine Expertenkommission mit der Prüfung des Plans beauftragt, und diesmal sprach sie sich für dessen Annahme aus. Nun jedoch verweigerte der Kronrat seine Zustimmung, möglicherweise, weil dessen Mitgliedern Kolumbus' Forderungen im Falle des Erfolgs – es ging dabei um politische wie finanzielle Privilegien – zu hoch waren.

Allerdings hatten sich inzwischen die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen verändert (siehe Kasten auf Seite 66). Insofern kann es nicht überraschen, dass Luis de Santángel, ein erfolgreicher Geschäftsmann und einer der Schatzmeister der spanischen Krone, den Plan des Kolumbus ausdrücklich befürwortete. Er kannte den Genueser schon seit 1486 und wusste als Kaufmann um die hohen Gewinne, die erfolgreiche Indienfahrten abwarfen.

Königin Isabella überzeugt

Da Spanien der Weg um das Kap der Guten Hoffnung verschlossen war, wirkte die Aussicht auf einen eigenen Zugang zum Gewürzhandel mit Indien über die Westroute verlockend und schien geeignet, den spanischen Staatsschatz wieder aufzufüllen. Seine Fürsprache bei Isabella in Verbindung mit seiner Zusage, sich an den Ausrüstungskosten einer Expeditionsflotte zur Erkundung der Westroute zu beteiligen, haben wohl zunächst Isabella und über sie letztlich auch Ferdinand überzeugt.

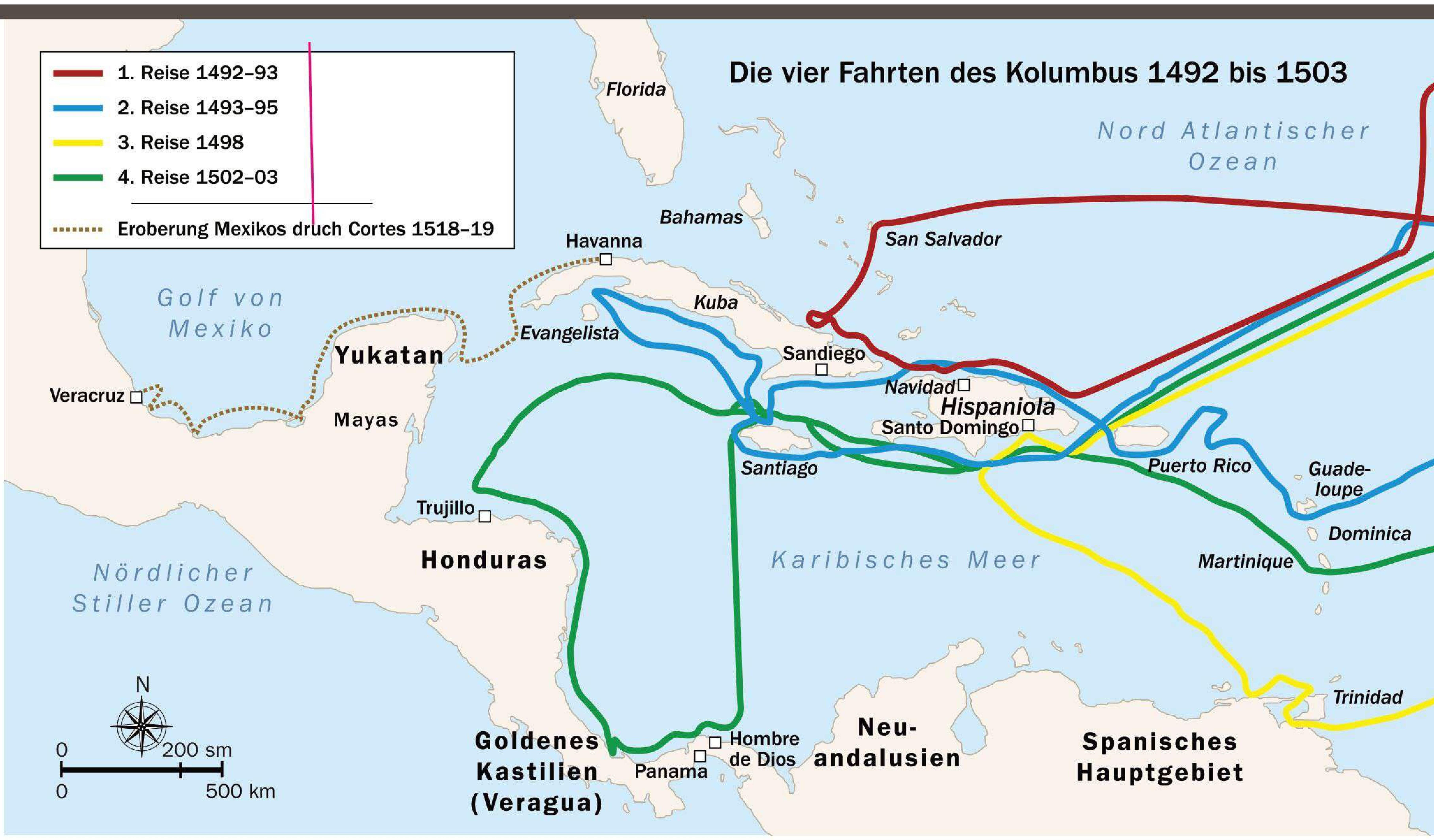
Gegen den Willen des Kronrats wurden daraufhin in der Folgezeit Verhandlungen über einen Vertrag zwischen der Krone und Kolumbus aufgenommen, die am 17. April

---

KOLUMBUS ALS NAVIGATOR

Herausragende Leistung

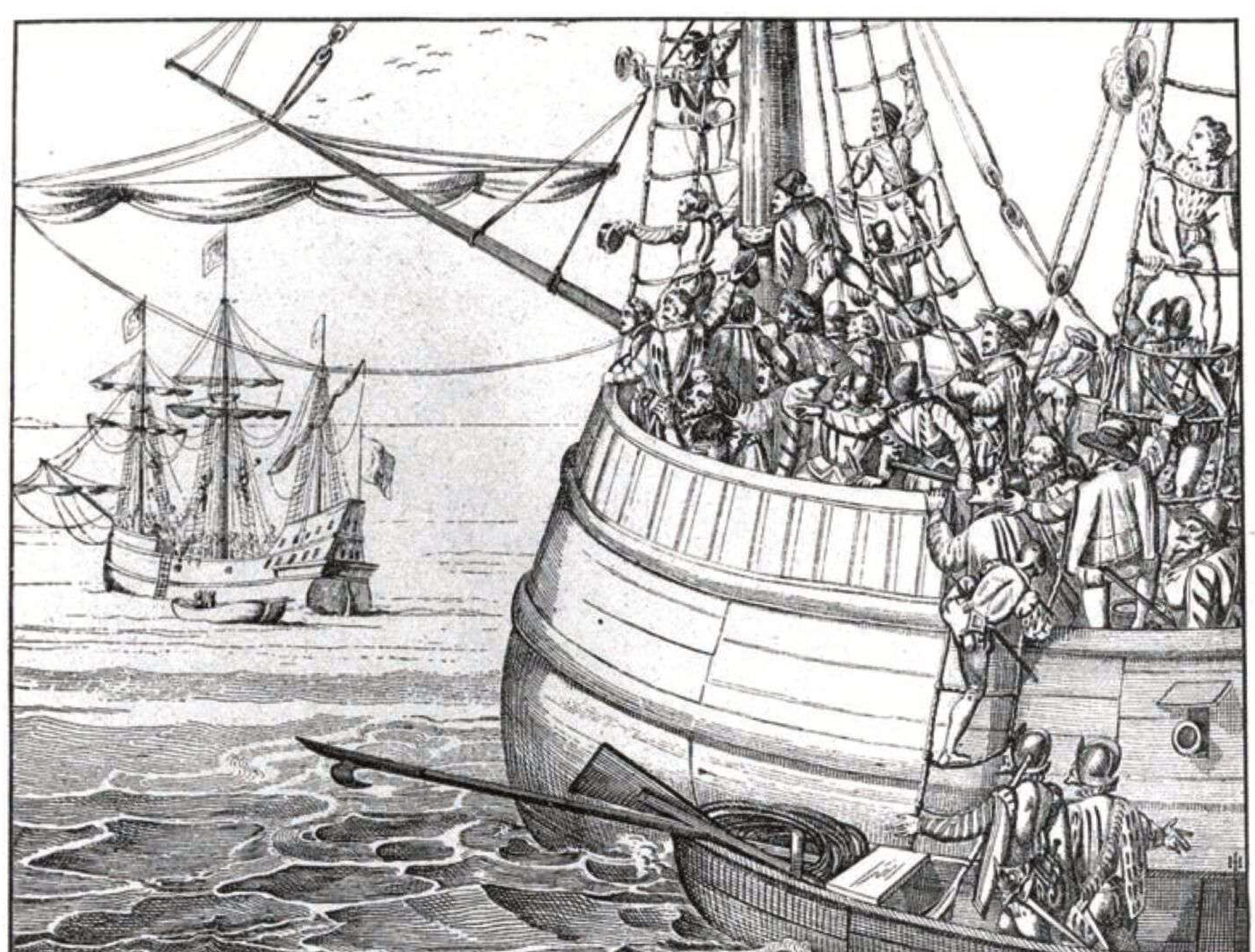
Gelegentlich wird in der Forschungsliteratur darauf hingewiesen, dass Kolumbus kein guter Navigator gewesen sei. Vergleicht man allerdings seine überlieferten gekoppelten Positionsbestimmungen von der ersten Reise mit den heute bekannten Wind- und Strömungsverhältnissen auf dem Atlantik, muss man ihm sogar eine ausgezeichnete navigatorische Leistung attestieren. Die Abweichungen zwischen dem Kolumbus'schen Koppelkurs und seinem wohl tatsächlich gesegelten Kurs sind zum großen Teil auf die Einwirkungen des nordatlantischen subtropischen Wirbels zurückzuführen, dessen Effekte Kolumbus nicht kannte, der ihm aber auf seiner Hinreise pro Tag bis zu zwölf zusätzliche Meilen einbrachte, die er nicht in seine Koppelung mit einbeziehen konnte.



Grafik: Anneli Nau

1492 mit der Unterzeichnung der „Kapitulationen von Santa Fé" endeten. Diese regelten die Finanzierung der Fahrt und sicherten Kolumbus allerlei politische und ökonomische Privilegien im Falle des Erfolges zu: den vererbbaren Titel eines Admirals, die Erhebung in den erblichen Adelsstand, die Aussicht, zum Vizekönig und Gouverneur in neu entdeckten Gebieten ernannt zu werden, sowie eine steuerfreie zehnprozentige Gewinnbeteiligung an allen materiellen Gewinnen aus der Fahrt.

Auch wenn es üblich war, privates Engagement bei Überseefahrten großzügig zu entlohnen, sind die Zugeständnisse, die Kolumbus aushandeln konnte, höchst bemerkenswert, da sie weitaus umfassender ausfielen als alle Konzessionen, die jemals zuvor von staatlicher Seite privaten Unternehmen zugestanden worden waren. Dennoch blieb das finanzielle Risiko der Krone begrenzt: Kolumbus übernahm die Kosten für Charter und Ausrüstung der *Santa María*, das Flaggschiff seiner kleinen Expeditionsflotte, und die Krone verpflichtete sich dazu, die Heuer für die Besatzungen der drei Schiffe zu zahlen.



NAH AM ZIEL: Als die Mannschaft bereits entschlossen war, die Rückkehr zu erzwingen, kam endlich Land in Sicht – Amerika! Foto: picture-alliance/akg-images



TRIUMPHALER EMPFANG: **König Ferdinand und Königin Isabella von Spanien empfangen im März 1493 den großen Entdecker, dem zahlreiche Privilegien zuteil werden**

Foto: picture-alliance/akg-images

Für die Bereitstellungs- und Ausrüstungskosten der beiden kleineren Karavellen *Niña* und *Pinta* musste die bei der Krone hoch verschuldete Stadt Palos einstehen. Von dort stammte auch ein Großteil der Mannschaft, nachdem bekannt geworden war, dass mit Martín Alonso Pinzón und seinem Bruder Vincente erfahrene Kapitäne aus der Stadt zwei der drei Schiffe führen würden.

Allein die politischen Zugeständnisse, die das spanische Königspaar Kolumbus gemacht hatte, offenbaren, welche Hoffnungen man in den Kolumbus-Plan setzte. Und der Genueser wusste nur zu gut, welche Erwartungen er bei seinen Gönnern geweckt hatte, sodass der Erfolgsdruck erheblich gewesen sein dürfte. Die Förderung durch die spanische Krone war ihm letztlich zuteilgeworden, weil er versprochen hatte, einen Seeweg über „Çipango“ (Japan) und „Cathay“ (China) nach Indien zu finden.

In den Reiseunterlagen, die er vom spanischen Hof erhalten hatte, befand sich daher auch ein Referenzschreiben des Königspaares an den Kaiser von China, in dem unter anderem das Recht zur christlichen Mission erbeten wird. Die ökonomischen Erwartungen dürften aber noch weit größer gewesen sein als die politischen und die missionarischen, schließlich hatten die Erfolge der portugiesischen Rivalen auf diesem Gebiet Maßstäbe gesetzt.

Dass Kolumbus sich ausbedungen hatte, den Titel und die damit verbundenen Rechte des Vizekönigs und Gouverneurs der zu entdeckenden Gebiete tragen zu dürfen, ist ein Indiz dafür, dass die Landnahme ganz selbstverständlich zu den erklärten Zielen der spanischen Überseefahrten gehörte. Daran war Kolumbus nicht schuldlos, da er bei der Vorstellung seiner Ziele den Eindruck erweckt hatte, er würde gleichsam in das Zentrum eines „El Dorado“ segeln.

Die Forschung legt an die Taten von Kolumbus und anderen spanischen Konquistadoren den Maßstab heutiger Rechts- und Moralnormen an

Erwartungen der Krone

Sich ein so lohnendes Ziel mit einheimischen Herrschern teilen zu müssen, war da eine wenig attraktive Perspektive. Es ging bei der Errichtung des spanischen Überseeimperiums also von Beginn an um drei Dinge: die christliche Mission, den Aufbau profitabler Handelsbeziehungen und die Annexion großer, fruchtbarer und reicher Landstriche.

Am Morgen des 12. Oktober 1492 betrat Kolumbus mit einigen Männern seiner Besatzung festen Boden auf der Karibikinsel Guanahani, der er den Namen San Salvador gab. Die erste Kolumbus-Reise endete mit der Rückkehr der *Niña* und der *Pinta* in Palos am 15. März 1493. Der Besatzung wur-



IDEALISIERTER TOD: Da Kolumbus auf seinen vier Reisen neun Schiffe verloren hatte, büßte er seinen Nimbus als Held und Eroberer ein und wird, anders als auf dieser Darstellung, vereinsamt gestorben sein picture-alliance/akg-images

de ein triumphaler Empfang zuteil, und Kolumbus wurde an den Königshof in Barcelona eingeladen, um Bericht zu erstatten. Zwar hatte er nicht alle seine Ziele erreicht, aber doch Land auf der anderen Seite des Atlantiks entdeckt, dieses für die spanische Krone reklamiert – und er war auf Gold gestoßen. Damit schienen die dem Kolumbus-Plan zugrunde liegenden Annahmen zutreffend. Die spanische Krone beeilte sich daher, die von Kolumbus reklamierten Territorien auch international zu sichern, was der Vertrag von Tordesillas von 1494 regelte. Mit seinem Plan hatte Kolumbus die Tür zur spanischen Eroberung Lateinamerikas aufgestoßen und den Niedergang autochthoner Kulturen in der Karibik sowie in ganz Amerika eingeleitet.

Vorwürfe der Forschung

Doch rechtfertigt dies den in jüngeren Forschungsarbeiten immer wieder erhobenen Vorwurf, Kolumbus sei ein Dieb, Sklavenhändler und Mörder gewesen, der ganz bewusst Genozid an den Ureinwohnern der Karibik betrieben habe? Es mag verlockend sein, die Taten des Kolumbus und anderer spanischer Konquistadoren mit heutigen Rechts- und Moralmaßstäben zu messen – und nichts anderes wird in den Untersuchungen gemacht, die Kolumbus vorwerfen, er habe „Genozid" an den „native Americans" betrieben.

Allerdings ist ein solches Urteil wenig zielführend. Denn es sagt nichts aus über den rechtlichen und moralischen Handlungsrahmen, in dem sich Kolumbus und seine Zeitgenossen bewegten. Eine systematische Ausrottung der indigenen Bevölkerung Hispaniolas hätte zudem eine mögliche Einnahmequelle der ohnehin auf schwachen finanziellen Füßen stehenden kleinen Kolonie versiegen lassen, denn das von Kolumbus auf Hispaniola eingeführte *Repartimiento*-System beruhte auf dem Prinzip der Zwangsarbeit der Indigenas. Vielmehr scheinen sowohl das *Repartimiento*-System mit seinen Folgen als auch der Sklavenhandel Ausdruck eines mit seiner Aufgabe eigentlich überforderten Gouverneurs vor Ort gewesen zu sein.

Kolumbus blieb bei seiner Illusion

Dieser hatte lediglich versucht, eine funktionsfähige und finanziell unabhängige Kolonie ins Leben zu rufen, um den Erwartungen gerecht zu werden, die er bei seinen Gönnern und Förderern und darüber hinaus in der europäischen Öffentlichkeit geweckt hatte. Er war mithin ein Gefangener seines eigenen Plans und seiner erfolgreichen ersten Reise. Dass er dabei eine „neue Welt" entdeckt hatte, scheint Kolumbus freilich nicht interessiert zu haben, denn er hielt bis an sein Lebensende an der Illusion fest, den Seeweg nach China und Indien gefunden zu haben. ⚓



EIN AUSSERGEWÖHNLICHES HOLZWRACK AUS DEM ZWEITEN WELTKRIEG

„Seekuh“ in der Kieler Förde

Vor zehn Jahren entdeckten Taucher am Grund der Kieler Förde ein kleines antriebsloses Holzboot, das sich als spannendes Relikt der Kriegsmarine herausstellte: ein Minenräumgerät namens „Seekuh“

Von Dr. Florian Huber



WAS MAG ES SEIN? Ein Forschungstaucher untersucht die Ruderaufhängung; das eigentliche Ruder ist abgerissen und liegt in einiger Entfernung im Sand. Das Wrack gehört sicherlich zu den seltensten Funden in der Ostsee Foto: Florian Huber

Im Rahmen meiner Tätigkeit als Dozent für Unterwasserarchäologie am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) habe ich von 2010 bis 2013 zusammen mit Studenten 15 neuzeitliche Schiffswracks in der Kieler Förde untersucht. Dabei haben wir in knapp 200 Tauchgängen ein Wrack aus dem 18. Jahrhundert, drei Wracks aus dem 19. sowie elf aus dem 20. Jahrhundert dokumentiert und charakterisiert.

Die Fundstellen liefern wichtige Hinweise zur Verkehrs-, Technik-, Kultur-, Militär- und Ereignisgeschichte im westlichen Ostseegebiet. Darunter ist auch das Wrack der „Seekuh", das ich Anfang 2020 nochmals betaucht habe.

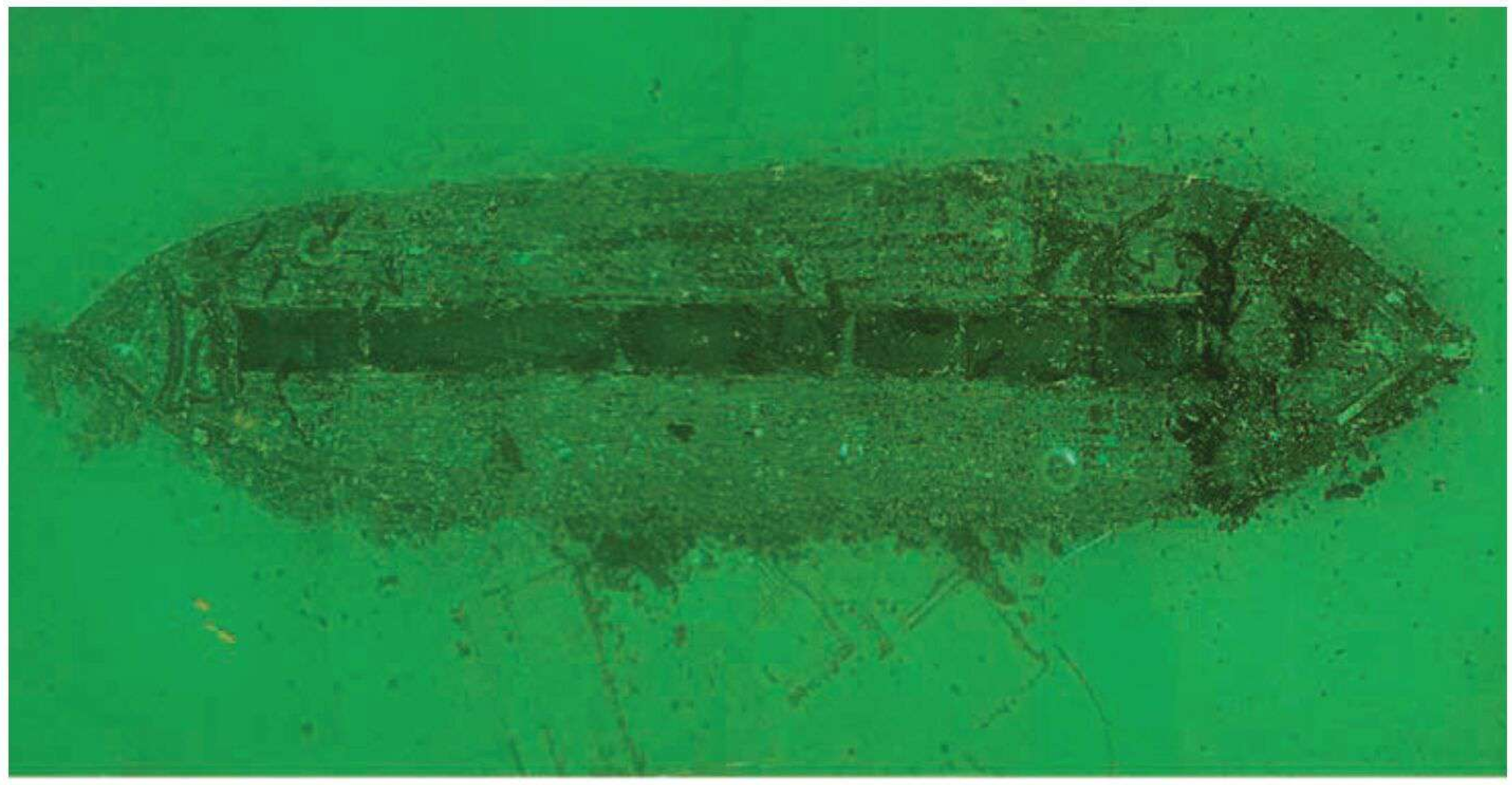
Die Kieler Förde in Schleswig-Holstein ist eine etwa 19 Kilometer lange, schmale Meeresbucht an der westlichen Ostsee, die durch Gletscherbewegungen der letzten Eiszeit entstanden ist. Über eine gut 7,5 Kilometer breite Öffnung ist sie mit der Ostsee verbunden. Im westlichen Bereich der Förde befindet sich die östliche Ein- und Ausfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal (bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal), der beide Meere seit dem Jahr 1895 für die internationale Schifffahrt verbindet. Heute ist der 98 Kilometer lange Kanal die meistbefahrene Wasserstraße der Welt; 2012 durchquerten ihn 34.690 Schiffe.

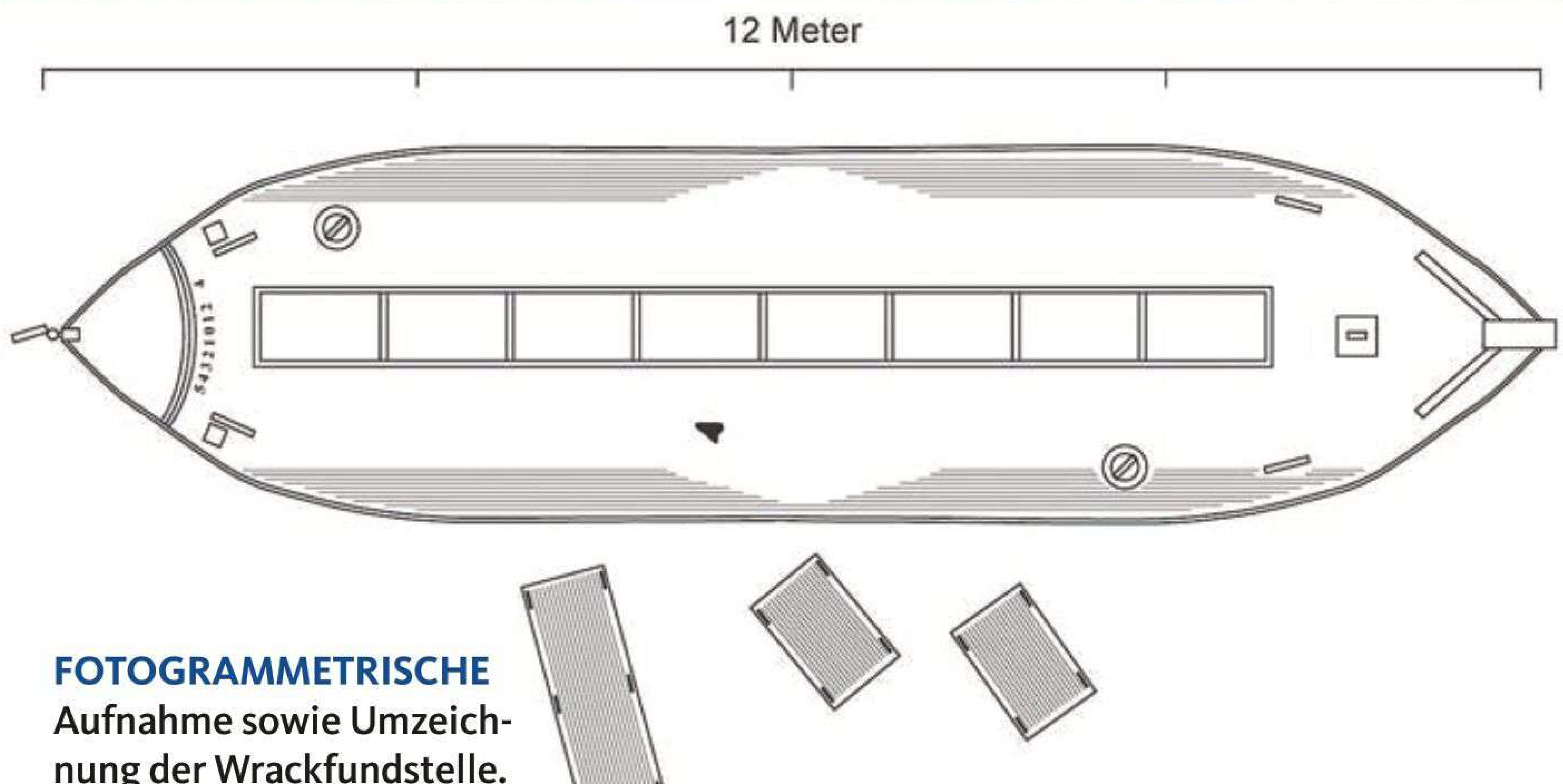
An der engsten Stelle ist die Kieler Förde, die einen natürlichen Tiefwasserhafen bildet, nur einen Kilometer breit (Friedrichsorter Enge). Die Festung Friedrichsort, übrigens die einzige deutsche Seefestung, sicherte diesen Bereich ab 1632. Die Kieler Förde ist Teil der 413.000 Quadratkilometer großen und bis zu 459 Meter tiefen Ostsee, die als eines der wrackreichsten Meere der Welt bezeichnet wird.

Schiffs- und Bootsfriedhof

Geschätzt liegen dort 15.000 bis 20.000 gesunkene Boote und Schiffe. Das von der Europäischen Union finanzierte Programm „WreckProtect" schätzte sogar, dass es sich um bis zu 100.000 Wracks handeln könnte. Diese stark voneinander abweichenden Zahlen zeigen, dass es äußerst schwierig ist, derzeit exakte Aussagen über die tatsächliche Anzahl zu treffen – obwohl es sich bei der Ostsee um ein nahezu geschlossenes System handelt.

Das sehr gut erhaltene Wrack der „Seekuh", das am Ausgang der Kieler Förde in zwölf Meter Tiefe aufrecht auf Sandgrund liegt, haben wir im November 2011 erstmals betaucht. Grund war eine Anomalie in





FOTOGRAMMETRISCHE Aufnahme sowie Umzeichnung der Wrackfundstelle. Im Heckbereich erkennt man die Zahlenreihe, die vermutlich zur Einstellung der Ruderanlage diente
Foto: Florian Huber, Umzeichnung: J. Ulrich

einem Side-Scan-Bild des Instituts für Geowissenschaften der CAU, die überprüft werden sollte. Dank außergewöhnlich guter Sichtweiten an diesem Tag konnten wir das zwölf Meter lange und drei Meter breite Wrack schon beim Abstieg komplett überblicken. Wir haben die Fundstelle fotogrammetrisch aufgenommen, wobei vier Bilder ausreichten, um das gesamte Objekt zu dokumentieren.

Der Kielbalken ist im Bugbereich mit einer Kupferschiene belegt. Etwa einen Meter hinter dem Bug befindet sich an Deck eine Art Mastfuß mit einem Heißauge aus gleichem Material. Im Bug- und Heckbereich sind jeweils beidseitig weitere Heißaugen befestigt. Heißaugen sind hochbelastbare Ösen (geschraubt oder geschweißt) zum Heben (Heißen) und Kranen des Bootes. Im Heckbereich sind die Reste eines Ruderblattes mit der dazugehörigen Aufhängung sowie eine Zahlenreihe aus Kupfer oder Messing erkennbar.

Beidseitig befinden sich außerdem zwei verschraubte Deckel aus ähnlichem Material. Die Bordwände sowie das Deck bestehen aus Holz und sind stark mit Muscheln bewachsen und von Seesternen bevölkert. In der Mitte des glatten Decks befindet sich eine etwa 70 Zentimeter breite Öffnung, die fast über die gesamte Länge des Boots verläuft.

Unserer Recherchen ergaben, dass das neu entdeckte Wrack Teil eines Fernräumgeräteschleppers war – ein von Schleppern gezogenes Räumgerät („Seekuh"), das Magnetminen (Induktionsminen) bis 20 Meter Wassertiefe zur Detonation brachte.

Fundstück wirft Fragen auf

Vermehrt setzte man diese Schiffe ab Juni 1940 ein, als sich die Abwürfe britischer Minen von Flugzeugen des Typs Handley-Page „Hampden" vor allem in der Nordsee und im westlichen Ostseebereich häuften. Die etwa fünf Meter langen Minen waren mit 800 Kilogramm Sprengstoff gefüllt. Die Angehörigen der britischen Bomberverbände

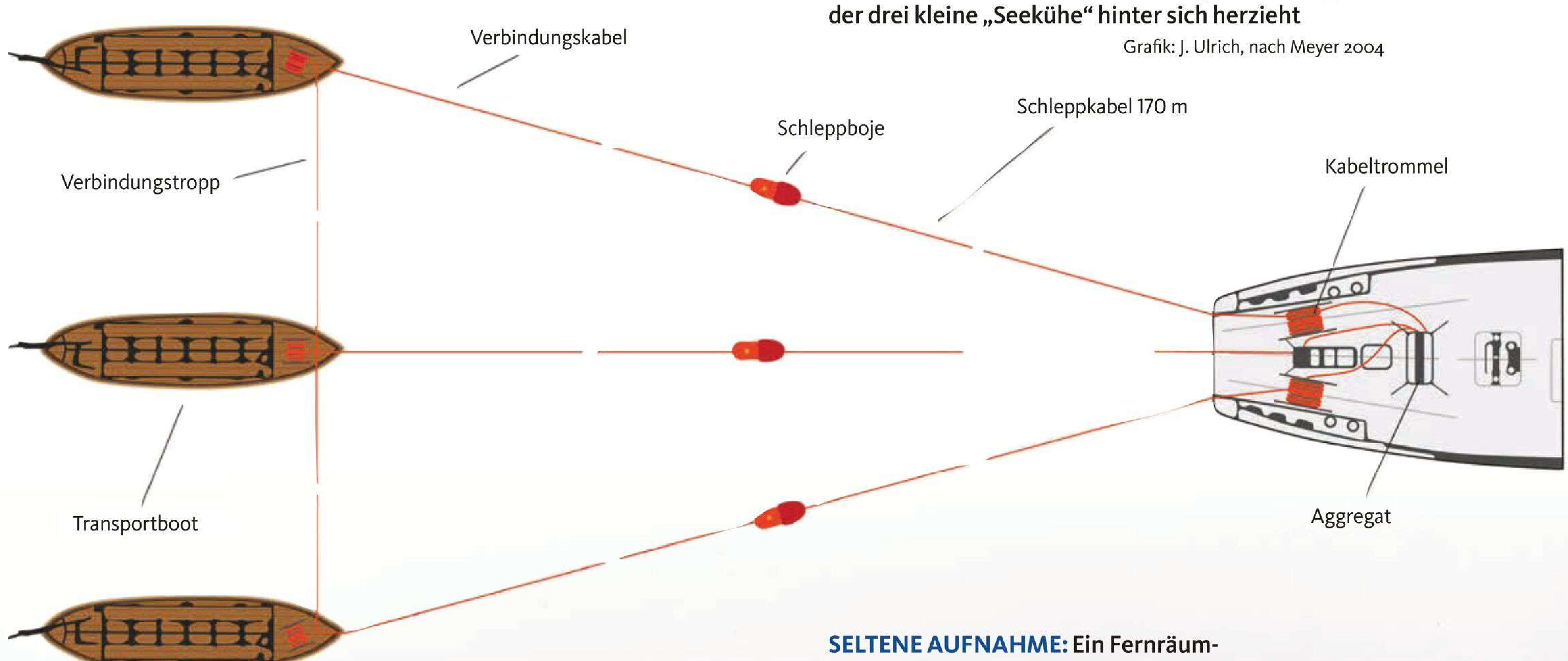
nannten sie *vegetables* (Gemüse). Detonierte eine Bombe unter einem Schiff, entstand eine Gasblase, die das Schiff erst schockartig anhob und anschließend durch einen entstehenden Hohlraum ruckartig fallen ließ. Das führte zu schweren Schäden am Schiffskörper. Oftmals brach der Rumpf auseinander, was unweigerlich zum Untergang führte.

Da die Wehrmacht den Nachschubverkehr ins besetzte Dänemark und Norwegen sichern musste und zum Aufspüren dieser Minen kaum Schiffe (zum Beispiel Sperrbrecher) verfügbar waren, musste die Kriegsmarine improvisieren. Kurzerhand rüstete sie diverse zivile, leistungsstarke Schiffe wie Eisbrecher, Fischdampfer, Seeschlepper oder auch normale Fahrgastschiffe zu Fernräumgeräteschleppern (FRG-Schlepper) um. In Rostock war es beispielsweise der Bäderdampfer *Undine* (ex Kronprinz). Die *Undine*, 1910 gebaut, gilt als das älteste erhaltene Seebäderschiff Deutschlands, steht mittlerweile unter Denkmalschutz und liegt heute im Stadthafen von Rostock. Nach einem Umbau in der Rostocker Neptunwerft setzte die Kriegsmarine den Dampfer ab dem Jahr 1940 als Minensucher und Wachschiff ein.

Das kleine Wrack der „Seekuh“ wurde am Ausgang der Kieler Förde in zwölf Meter Tiefe gefunden. Es stellte sich als Objekt der Kriegsmarine heraus.

Schlepper wie die *Undine* zogen dabei ein schwerfälliges Dreifach- oder Troika-Gerät an einem langen Schleppkabel in Dwarslinie hinter sich her. Bei der Dwarslinie handelt es sich um einen Kurs, bei dem mehrere Schiffe mit gleichem Abstand und in gleicher Höhe nebeneinanderfahren. Für den erforderlichen Querabstand – und somit für eine gewisse Räumbreite – sorgten Abstandsleinen sowie eine entsprechend eingestellte Ruderlage (Winkel des Ruderblattes zur Längsachse des Schiffes). Die Zahlenreihe, die wir im Heckbereich des Wracks fanden, diente vermutlich genau dazu. Die beiden ver-

FUNKTIONSWEISE eines Fernräumgeräteschleppers, der drei kleine „Seekühe“ hinter sich herzieht
Grafik: J. Ulrich, nach Meyer 2004





SELTENE AUFNAHME: Ein Fernräumgeräteschlepper im Kaiser-Wilhelm-Kanal
Foto: Sammlung VG-Ostseeschiffahrtsarchiv

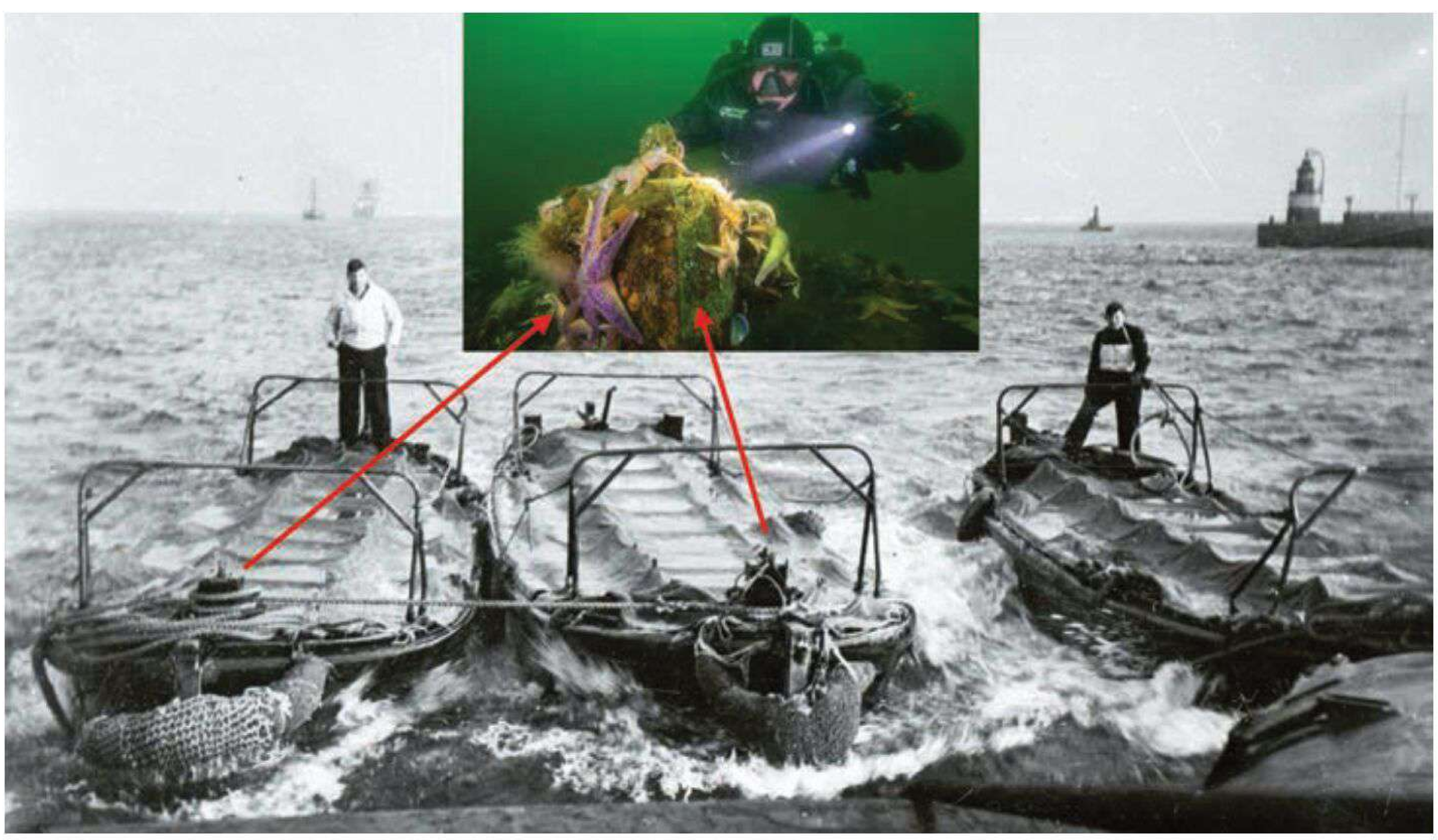


ENGLISCHE Induktionsminen in der Lehrsammlung des Kampfmittelräumdienstes in der Nähe von Kiel Foto: Florian Huber

schraubten Deckel sind wahrscheinlich Verschlüsse der Leerzellen und dienten dazu, die Schwimmfähigkeit nach einer Detonation zu gewährleisten.

Die 170 Meter langen Schleppleinen für den Zug und die Stromversorgung wurden in der Mitte durch Bojen hochgehalten, um ein tiefes Durchhängen zu vermeiden. In jedem der drei schweren Holzboote befand sich ein Magnetstab. Dieser Elektromagnet, der heute nicht mehr am Wrack ist, war etwa sieben Meter lang und wog 3,7 Tonnen. Ob das Boot ohne Magnetstab unterging oder ob dieser nach Kriegsende geborgen wurde, ist nicht bekannt.

Letztendlich reagierten die Zündapparate der Minen auf Abweichungen des Erdfeldes. Die angelegte Spannung von Bord des FRG-Schleppers baute das gewünschte magnetische Feld auf. Dabei zeigte der Nordpol der Magnetstäbe stets nach Achtern, sodass die Minen erst 200 Meter hinter den Booten detonierten. Der Schlepper selbst war durch eine Magneteigenschutzanlage (MES) gegen ein vorzeitiges Auslösen der Magnetminen geschützt.



FERNRÄUMGERÄTESCHLEPPER: Nach einem Einsatz in den Drogden vor Kopenhagen, um 1942/43. Kurzgekoppelt werden sie vom Schlepper *Diana* nach Kopenhagen gezogen

Foto: Sammlung VG-Ostseeschiffahrtsarchiv

Neues Seekriegsmittel

Bereits im Ersten Weltkrieg setzten die Engländer Grundminen mit Magnetzündung ein, die nach dem Kompassprinzip arbeiteten: Eine horizontal gelagerte Magnetnadel schlug aus, sobald sich das Erdfeld durch den Magnetismus eines sich nähernden Schiffes veränderte, und löste so die Mine aus. Im Gegensatz zur Kontakt- oder Berührungsmine standen jetzt also auch Fernzündungsminen zur Verfügung.

Ddie Kaiserliche Marine arbeitete ebenfalls an diesem neuen Seekriegsmittel, doch das Kriegsende 1918 sowie der Versailler Vertrag verhinderten zunächst die weitere Erforschung. Heimlich machten die Deutschen dennoch weiter, und zu Beginn des Zweiten Weltkriegs besaßen auch sie Minensysteme mit Magnetzündung. Schon in den ersten Kriegstagen verlegten U-Boote, Zerstörer und kurz darauf auch die Luftwaffe die neue Waffe. Dabei fielen zwei Flugzeugminen versehentlich ins englische Watt statt ins Wasser. Britische Spezialisten bargen die unbeschädigten Minen und gewannen auf



ANSICHTSOBJEKT: Im Marinemuseum Dänholm in Stralsund ist eine „Seekuh" ausgestellt Foto: Florian Huber

DIE *UNDINE:* Das Boot liegt heute, leider in schlechtem Zustand, im Hafen von Rostock
Foto: Florian Huber



diese Weise wichtige Erkenntnisse über die deutsche Technik. Gleiches passierte jedoch auch den Engländern: Statt im Kaiser-Wilhelm-Kanal landete eine am Bremsfallschirm hängende Magnetmine in einer benachbarten Wiese.

Spannend für die Forschung

Experten untersuchten sie und erkannten, dass sich die britischen Magnetminen sehr von den deutschen unterschieden: „In den Windungen des drahtumwickelten Magnetstabes im Inneren der britischen Minen entstand ein Induktionsstrom, sobald ein über die Mine hinwegfahrendes Schiff eine Erdfeldverstärkung erzeugte. Dieser Strom betätigte ein Drehstromrelais, das den Zündkontakt schloß." (Meyer, K.: *Hochseeminenboote 1939–1945*. Hamburg/Berlin/Bonn 2004)

> **Weltweit gibt es rund drei Millionen Schiffswracks. Für Fachleute ist die Ostsee das wrackreichste Meer, umstritten ist die Anzahl der Überbleibsel.**



NACHFOLGER DER FRG-SCHLEPPER: Ein torpedoförmiges Hohlstab-Fernräumgerät im Marinemuseum Dänholm in Stralsund
Foto: Florian Huber

Dem deutschen Sperrversuchskommando in Kiel war sehr schnell klar, dass man diese Induktionsminen nur ausschalten konnte, wenn man sie mit elektromagnetischen Gegenmitteln zur Detonation brachte. Die Deutschen entwickelten in der Folge tief fliegende Flugzeuge, die über dem Wasser ein künstliches Magnetfeld erzeugten. Darüber hinaus setzten sie nachgeschleppte Magnetstäbe („Seekühe") ein, die mit stromdurchflossenen Kabeln umwickelt waren.

Ein vergleichbares Boot wie die „Seekuh" in der Kieler Förde wird heute im Marinemuseum Dänholm in Stralsund/Mecklenburg-Vorpommern ausgestellt. In Freest bei Wolgast in Mecklenburg-Vorpommern gebaut und nach dem Zweiten Weltkrieg als Fischkutter rund um Rügen eingesetzt, wurde es dem Museum geschenkt und restauriert. Dort steht auch der Nachfolger der Fernräumgeräteschlepper: ein torpedoförmiges, zehn bis 20 Meter langes Hohlstabfernräumgerät. ⚓

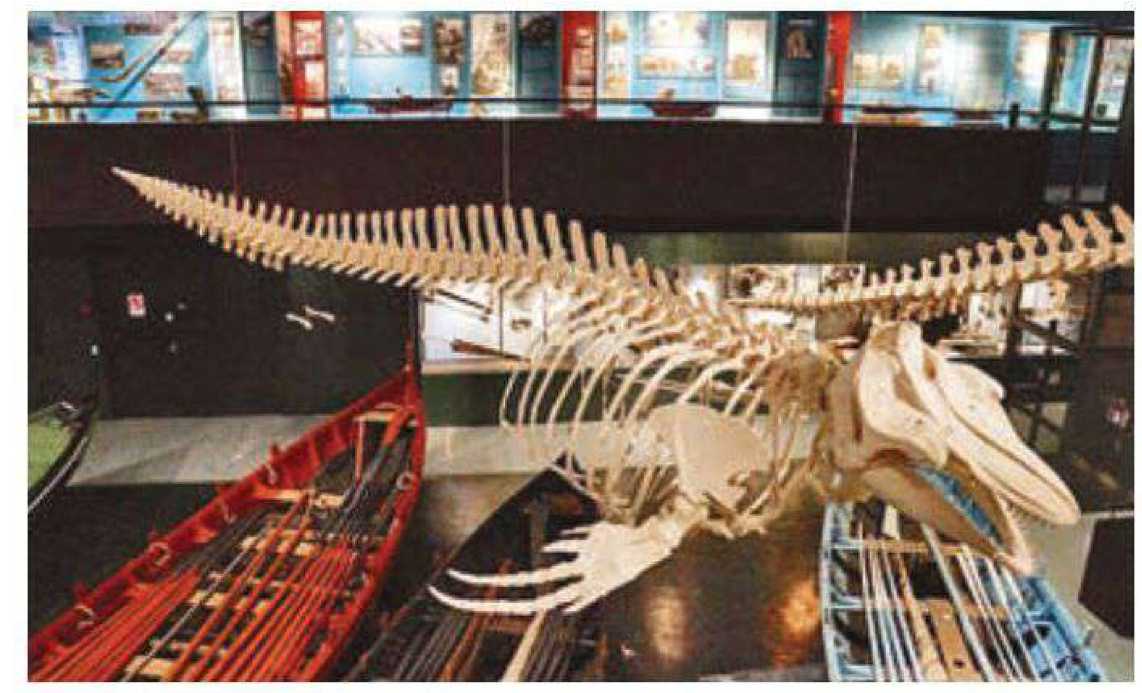


RESTE: Das abgerissene hölzerne Ruderblatt ist dicht bewachsen und von bunten Seesternen bewohnt
Foto: Florian Huber



TRADITIONELL: 10-Mann-Färöer-Boot von 1998
Alle Fotos: Detlef Ollesch

ZUR SELBSTVERSORGUNG: Die Jagd auf Grindelwale fand früher mit den geruderten Färöer-Booten statt





MODERN: Die RoPax-Fähre *Norröna*, 2002 bei Flender in Lübeck gebaut, verbindet die Färöer mit Dänemark und Island

NATIONALMUSEUM DER FÄRÖER

Boote im Fokus

Geschichte(n) aus dem alten Norden

Die nordwestlich von Schottland gelegenen Färöer sind ein autonomer Teil des Königreichs Dänemark. Ihre Bewohner – die Färinger – sind dänische Bürger, verfügen jedoch über eine eigene Sprache und Kultur. Ihrer Autonomie verleihen sie unter anderem durch eine eigene Fahne, eigene Briefmarken und eigene Banknoten Ausdruck. Sie unterliegen nicht der dänischen Wehrpflicht und haben sowohl eine Fußballnationalmannschaft als auch ein Nationalmuseum.

Letzteres, im Vorort Hoyvík der Hauptstadt Tórshavn gelegen, präsentiert dem Besucher eine breite Themenpalette, von der Geologie über die Flora und Fauna, Archäologie und Volkskunde bis zur Geschichte der seit der Wikingerzeit hier lebenden Menschen. Dabei nehmen Themen rund um die Seefahrt – wie auf einer Inselgruppe auch kaum anders zu erwarten – einen breiten Raum ein.

Vorläufer: Wikingerschiffe

Aus den Schiffen der Wikinger, welche die Inseln seit dem 9. Jahrhundert besiedelten, entwickelten sich die Färöer-Boote. Diese mit bis zu 18 Riemen ausgerüsteten Fahrzeuge wurden auf den baumlosen Inseln über Jahrhunderte aus Treibholz gebaut und dienten dem Verkehr zwischen den Inseln, der Fischerei und der bis heute betriebenen Grindwal-Jagd.

Fünf dieser Boote bilden den Kern der maritimen Ausstellung, um den sich die weiteren Seefahrtsthemen mit kleineren Original-Artefakten, Schiffsmodellen, Fotos, Karten und Filmen gruppieren. Ausführliche Texte erläutern und vertiefen das Gezeigte auf Färöisch, Dänisch und Englisch. Zu den Details, die der Leser dabei erfährt, gehören beispielsweise der Name des Schiffes, dessen Strandung 1768 die Besiedelung der Inseln durch Ratten auslöste, oder die Folgen eines Überfalls „türkischer“ (wohl eher algerischer) Piraten auf den Ort Hvalba im Jahr 1629.

Erste Werften

Nach dem Ende des dänischen Monopolhandels im Jahr 1856 entwickelte sich auf den Färöern die Hochseefischerei, zunächst mit in Großbritannien gekauften Schmacken und Schonern, später mit Dampf- und Motorfahrzeugen. Damit wandelte sich die bäuerliche Gesellschaft zu einer überwiegend in maritimen Berufen arbeitenden Bevölkerung, was mit der Umstellung von der Güter- auf die Geldwirtschaft einherging. Ende des 19. Jahrhunderts schließlich wurden die ersten Werften und die Seefahrtsschule in Tórshavn gegründet.

Granaten und Kartuschen von Harpunenkanonen erinnern an einen Wirtschaftszweig, der heute der Vergangenheit angehört: den kommerziellen Walfang. 1884 richteten die Norweger, nachdem die Jagd auf Großwale in heimischen Gewässern unprofitabel geworden war, die erste von insgesamt sieben Fangstationen ein (die letzte musste im Jahr 1984 schließen).

Die Geschichte der Seeverbindung mit Dänemark präsentiert sich anhand von Bildern und Modellen – vom 1856 gebauten Postdampfer *Arcturus* bis zur *Norröna*. Letztere läuft ihren Heimathafen Tórshavn jede Woche zweimal an – natürlich unter der färöischen Flagge. *Detlef Ollesch* ⚓

INFO

Anschrift
Tjóðsavnið, Framsýning
Brekkutún 6
FO-188 Hoyvík
Tel. +298 318 076
www.tjodsavnid.fo
tjodsavnid@savn.fo

Öffnungszeiten
Mai bis September täglich 10–17 Uhr
Oktober bis April Do–So 13–17 Uhr

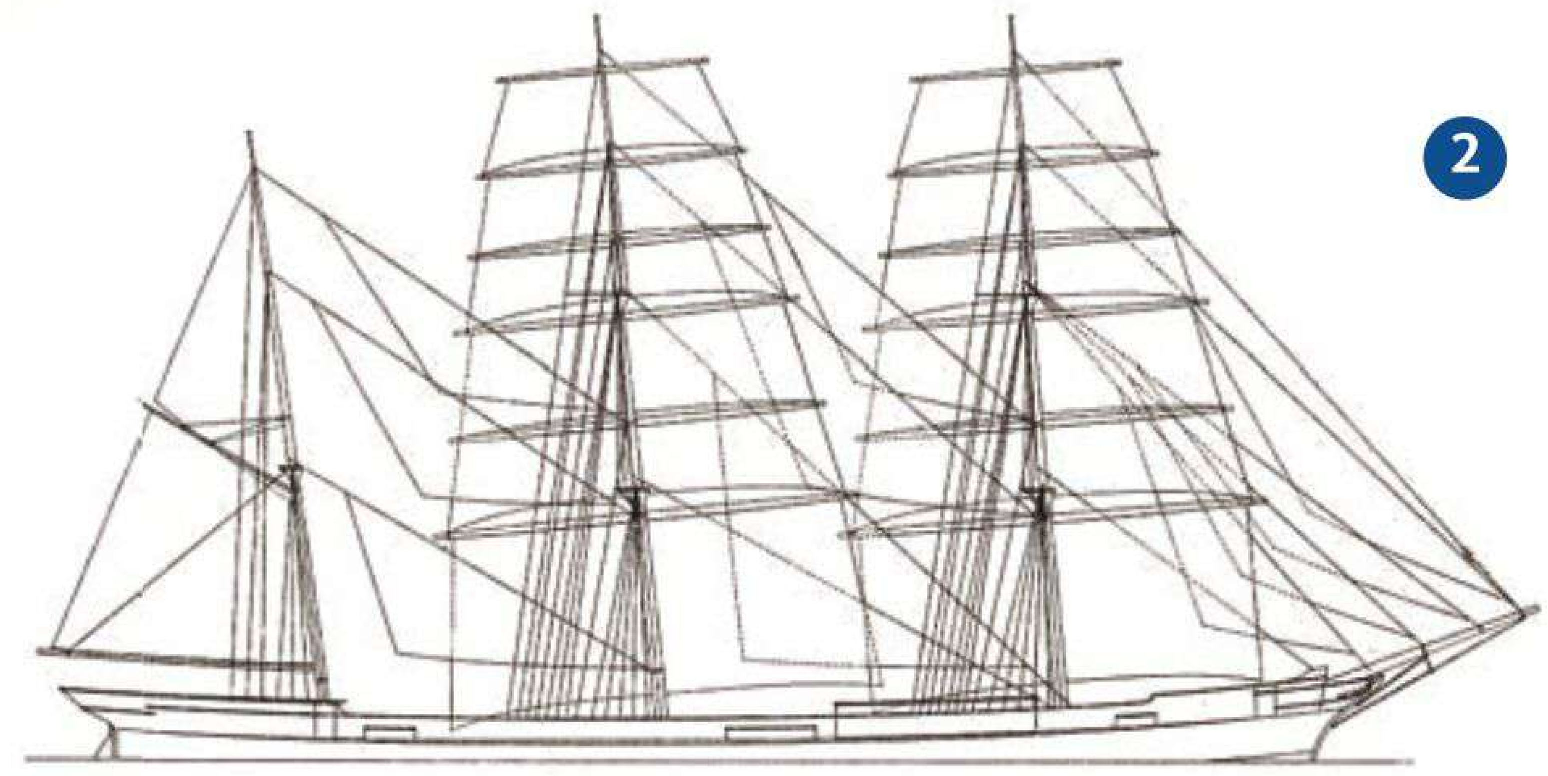
BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

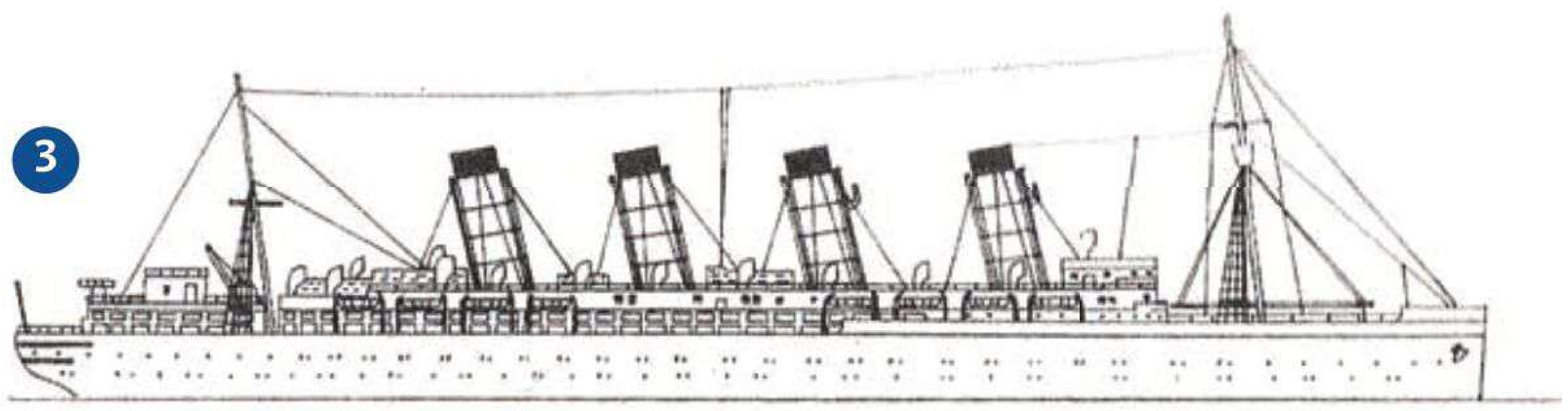
1



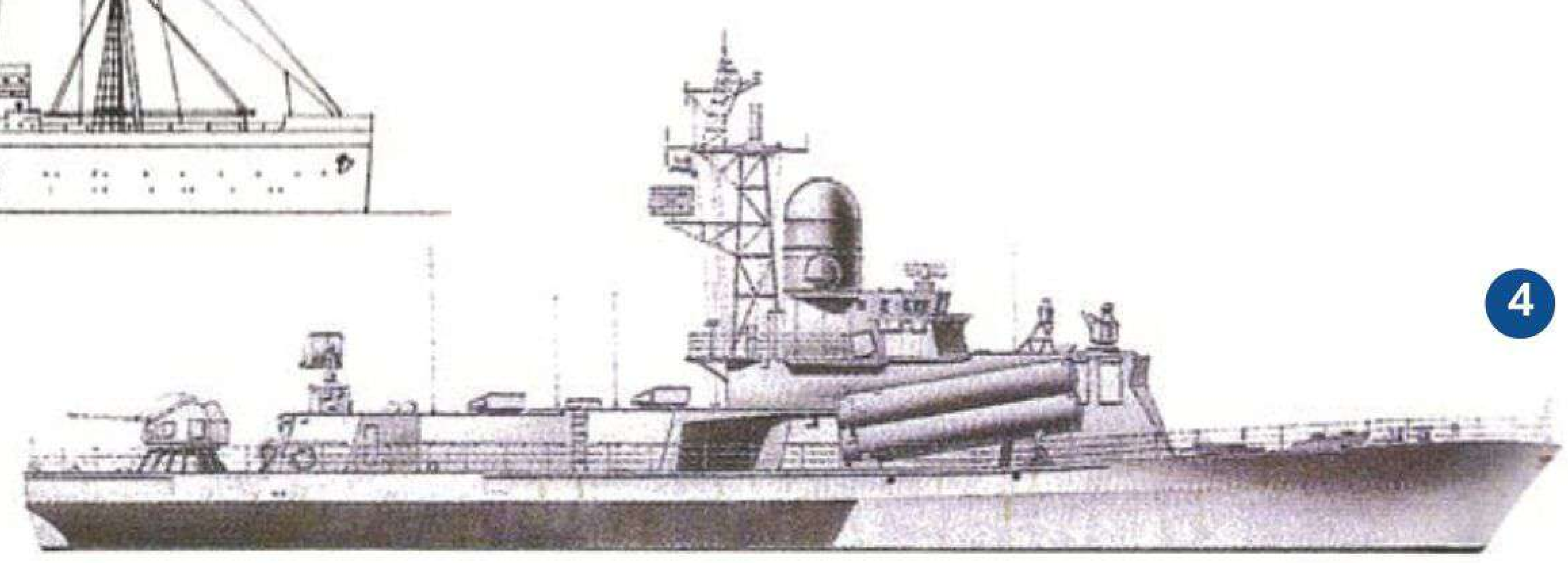
2



3

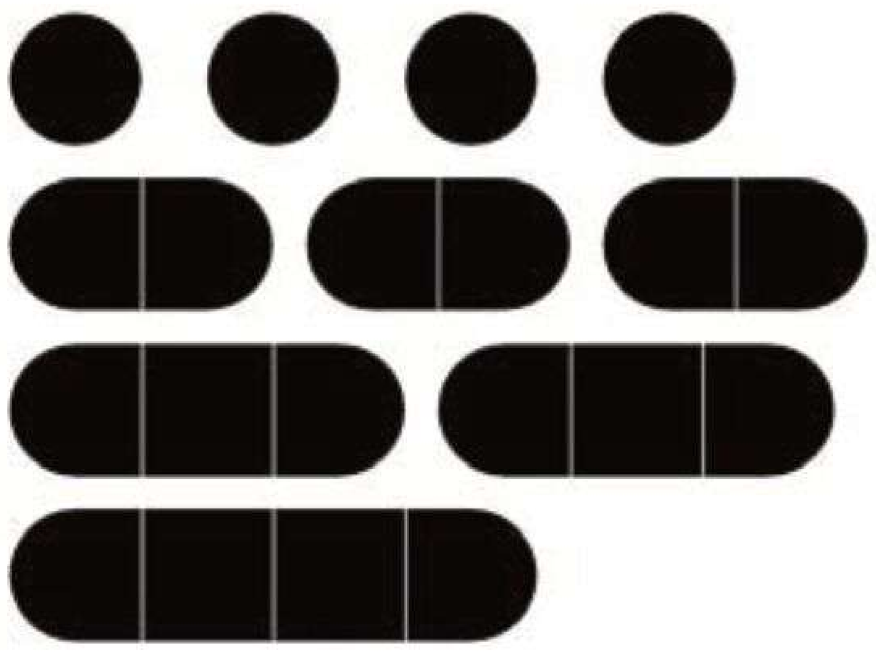


4



LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



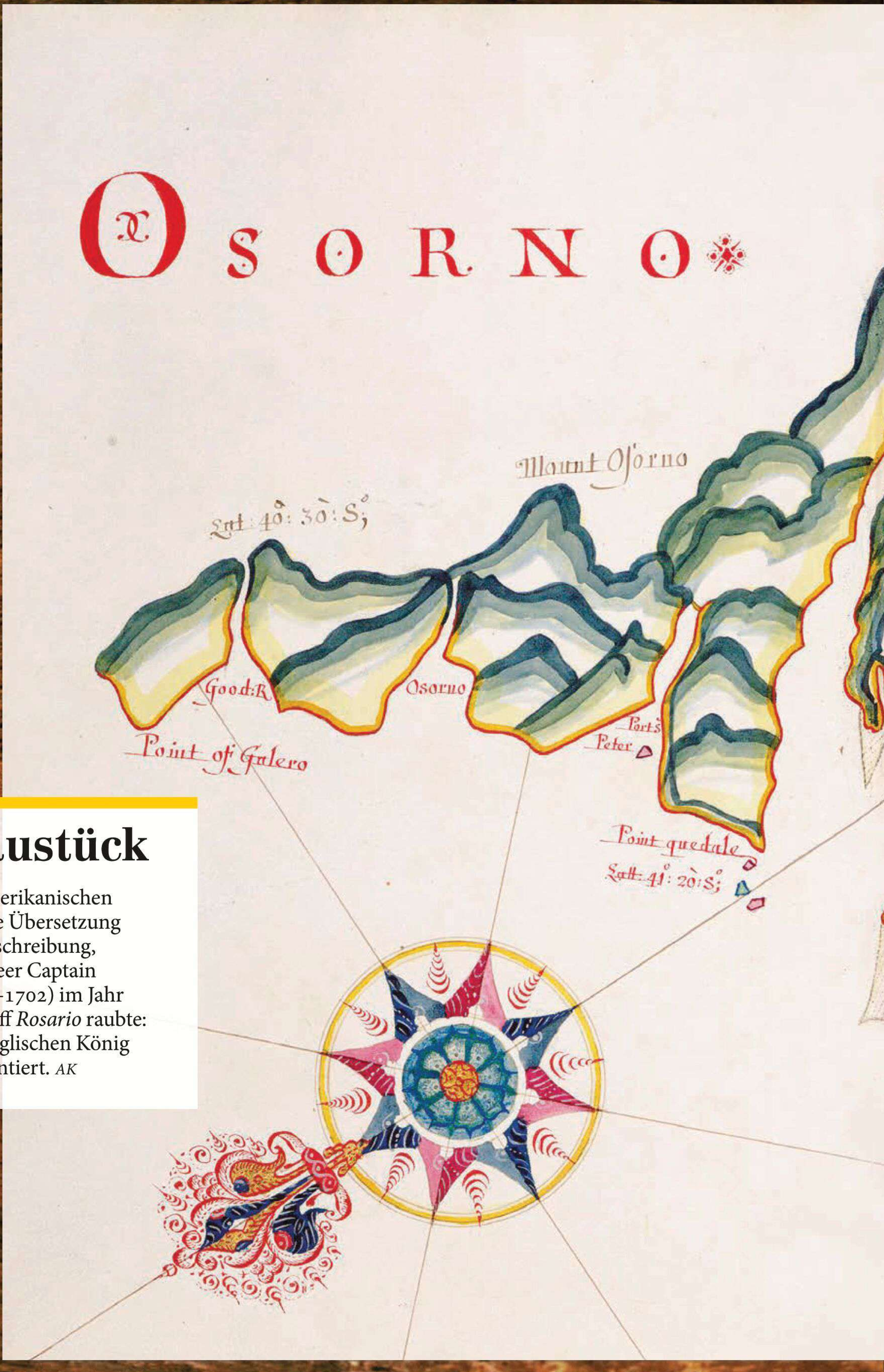
	1	0	2	2	3	1	4	3	2	2
2										
1										
1										
1										
7										
1										
0										
0										
4										
3										

raetselstunde.com

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

1 Kriegsschiff (Ägäis, 3. Jtd. v. Chr.)
2 Bark *Seestern* (Deutschland, gebaut 1892)
3 *Mauretania* (Passagierschiff, England, Stapellauf 1906)
4 *Natuschka-I*-Klasse (Fregatte, Sowjetunion, Stapellauf 1969)



Royales Schaustück

Diese Karte von der südamerikanischen Pazifikküste ist die englische Übersetzung einer spanischen Wegbeschreibung, die der englische Buccaneer Captain Bartholomew Sharpe (1650–1702) im Jahr 1680 von dem spanischen Schiff *Rosario* raubte: Das Exemplar wurde dem englischen König Jakob (James) II. präsentiert. *AK*



Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



Ab **22.** März am Kiosk

USS Wisconsin

DIE 45.000 TONNEN verdrängende amerikanische BB 64 schrieb Geschichte, als sie am 28. Februar 1991, dem letzten Tag des Zweiten Golfkrieges, mit einer Salve den weltweit (vorerst) letzten Waffeneinsatz eines Schlachtschiffes besiegelte. 1944 in Dienst gestellt, im Pazifik- und später im Koreakrieg im Einsatz, ging die *Wisconsin* zunächst in die Reserve, um dann reaktiviert zu werden. Entwicklung, Technik und Einsätze der Schiffslegende, die heute als Museumsschiff dient, lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

Urknall der Marine

PRINZ ADALBERT VON PREUSSEN verfasste 1848 eine „Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte" und legte damit den Grundstein für den Aufbau deutscher Seestreitkräfte.





U 525 im Einsatz

DAS U-BOOT VOM TYP IX C/40 nahm seinen Dienst im Juli 1942 auf. Unter dem Kommando von Kapitänleutnant Hans-Joachim Drewitz operierte das Boot sowohl im Nordatlantik als auch nahe den Azoren.
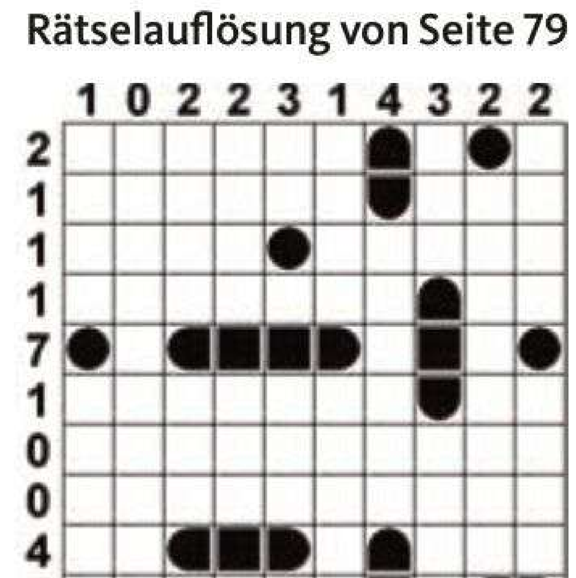


Christina O

DIE MEGAJACHT wurde einst aus einem Kriegsschiff für Aristoteles Onassis umgebaut und ist bis heute Luxusgefährt berühmter Persönlichkeiten – von Marilyn Monroe bis Madonna.

AUSSERDEM: ***NEW YORK*** Nordatlantik-Liner im Dezembersturm 1934
FREUNDLICHE NEUTRALITÄT Hilfskreuzer *Berlin* wird 1914 interniert
SEEMACHT ÖSTERREICH Die *Tegetthoff*-Klasse

Rätselauflösung von Seite 79



Fotos: picture-alliance/akg-images/AP Images/Schroewig, Eva Oertwig/WZ-Bilddienst

SCHIFF *Classic*

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 46 | 2/2021 | März | 9. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Dipl. Ing. (FH) Christian Ullrich

Layout Ralf Puschmann (Ltg.), Tino Pinkert

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Oliver Märten, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Hildegund Roeßler, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.551, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100 hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

PEFC PEFC/32-32-082
PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS


Historischer Modellbau
vom Besten!
U-Boot
Typ VII B 1:6
Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und auchset
! oter Löwe 1:55
brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719
www.krick-modell.de
- iese Kataloge sind auch . ei
Ihrem FachhOndler erhOltlich,
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen
Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke
im Wert von € 1,( ) Porto (Europa € 3,70) an,
Orient Express 1:32
Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
www.bildwork.de/AZ KSC022019